

Semangat Muda
Semangat Daya Saing
Masa Depan

Tingkatkan Layanan
RS PHC Tambah Fasilitas

Pontianak
Kota Majemuk
yang Ramah

FREE MAGAZINE
Edisi 192 - November 2014

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

Pelabuhan Indonesia Siap Dukung Tol Laut



ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.co.id Leading in Port Information

Bapor Gathering 2014

Dalam rangkaian peringatan hari jadi yang ke-22 Pelindo III digelar kompetisi olahraga dan kesenian Bapor Gathering 2014 pada 6-8 November 2014 di Surabaya. Tahun ini ada sembilan cabang olah raga dan seni yang dikompetisikan, meliputi futsal, voli, tenis lapangan, tenis meja, bulu tangkis, lari marathon, presentasi dan yel budaya perusahaan, serta lomba menyanyi Pelindo III Idol. Selain itu juga diadakan sejumlah kegiatan lain seperti lomba menggambar untuk usia SD, festival band, lomba foto untuk pegawai Pelindo III, dan lomba karya jurnalistik untuk insan media.

Seiring dengan kampanye implementasi budaya perusahaan: *Customer Focus, Care, and Integrity (CCI)*, tema yang diusung pada penyelenggaraan tahun ini yaitu:

**"Merajut Semangat
Kebersamaan dan
Sportivitas untuk
Mewujudkan Budaya
Perusahaan yang
Unggul."**

Diharapkan CCI menjadi dasar perilaku pegawai Pelindo III dalam melayani pelanggan. "Kita harus

berubah,
berawal dari
hati ke
pikiran,
lalu ke
perilaku.

Dengan dimulai dari senyum, kita harus meningkatkan kualitas kerja dan pelayanan pada pengguna jasa," pesan Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto.



Apa kabar pembaca?

Kalender 2014 hampir tutup tahun. Tak terasa memang bagi sebagian orang. Tapi bagi Bangsa Indonesia, justru harapan baru segera dimulai. Setelah pesta demokrasi berakhir, kini saatnya kita bekerja. Kerja, kerja, dan kerja. Berjuta harapan dan asa hendaknya tak menjadi beban pemerintah baru. Bila pemerintah dan rakyat bersatu maka tak mungkin Indonesia akan menjadi dan tetap menjadi bangsa besar yang diperhitungkan di mata internasional. Saat ini bukan siapa yang menang atau kalah. Karena pemenang sesungguhnya adalah pemenang yang bisa berbesar hati dan tidak berkecil hati atas kekalahan.

Indonesia merupakan sebuah negara yang besar di atas maritim. Dua pertiga wilayah Nusantara terdiri dari laut. Karenanya laut menjadi kekuatan Indonesia sekaligus bisa berbalik menjadi kelemahan bila laut yang luas itu tidak dikelola dengan baik, tapi malah dimanfaatkan oleh bangsa lain. Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla melontarkan sebuah ide besar tentang dibangunnya konsep "Tol Laut" yang bisa menjadi sinergi baru bagi Indonesia di bidang maritim. Sebuah sejarah besar bila konsep tol laut dapat segera dilaksanakan untuk menciptakan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Pelindo III selalu siap dan sangat mendukung konsep tol laut yang digagas oleh presiden ketujuh RI ini. Salah satunya dengan menyiapkan sejumlah pelabuhan sebagai fasilitas pendukung tol laut. Tidak hanya Tanjung Perak Surabaya, namun akan ada beberapa pelabuhan seperti di Banjarmasin, Kupang, dan Lembar yang akan turut mendukung konsep tol laut. Beberapa pelabuhan tersebut telah melakukan modernisasi peralatan yang akan dimulai awal 2015 nanti. Rencana tol laut menjadi sajian utama DERMAGA kali.

Arus petikemas di terminal petikemas yang dioperasikan oleh TPS menyumbang kontribusi petikemas terbesar tahun ini, disusul oleh BJTI dan sisanya dari beberapa Terminal Konvensional Pelabuhan Tanjung Perak yang terdiri dari Terminal Jamrud, Terminal Nilam, dan Terminal Mirah. Prestasi menarik ini dirangkum juga dalam DERMAGA edisi ini.

Tentunya masih banyak lagi artikel menarik yang dapat Anda simak di DERMAGA Edisi November 2014. Pantau terus berita terbaru di website www.pp3.co.id dan www.majalahdermaga.co.id. Kiriman artikel, kritik, dan saran Anda juga kami tunggu.

Terima kasih dan selamat membaca!

DERMAGA

Edisi 192 | November 2014

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah

Sekretaris Perusahaan

Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto

Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti

Koordinator Liputan & Fotografi

R. Suryo Khasabu

Administrasi

Ardella Trastiana Dewi

Koordinator Distribusi

Hafidz Novalsyah

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp : +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax : +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan DERMAGA tidak menerima

imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah DERMAGA adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik

via e-mail: humas@pp3.co.id



Dicetak oleh: CV. Empat Sehati

Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

daftar isi



12



16



20



28



36

Gate In

8. Angkutan Barang di Sumbawa Beralih Ke Kontainer
9. Bangun Sinergi Bakohumas Gelar Pertemuan
10. Pelindo III Salurkan Dana Kemitraan Rp 932,5 Juta
12. Pelindo III Simulasikan Penanggulangan Kebakaran
13. Peluncuran Majalah BUMN Insight
14. Pelindo III Bagikan Sembako Kepada Tenaga Kerja Bongkar Muat
15. Dirut Pelindo III Turun Tangan Mengurus Pengembangan Olahraga

Vender

16. Kali Ketiga, Banjarmasin Dikunjungi Cruise
18. Kunjungan Wisatawan ke Benoa Naik 25 Persen

Stevedoring

20. Pelindo III Siap Sukseskan Program Tol Laut
22. Diawali Pendulum Nusantara Berlanjut ke Tol Laut
26. Program Jokowi-JK Kembalikan Indonesia sebagai Negara Maritim

Cargodoring

28. Semangat Muda Semangat Daya Saing Masa Depan
31. Petikemas Sang Primadona
34. Puluhan Ribu Kapal Kunjungi Pelindo III

Bolder

36. Pelindo III Bentuk Pusat Pelayanan Kapal di Kalimas



Garbarata

- 38. BUMN Awards 2014
Barometer Kualitas Website BUMN

Jala-jala

- 40. Tingkatkan Layanan
RS PHC Tambah Fasilitas
- 41. SPPI III Gelar Musyawarah Pusat
- 42. PT Ambapers,
Penjaga Urat Nadi Borneo

Boom

- 44. Pelindo III Siapkan Dermaga
Khusus Kapal Besar
- 45. Organda Dukung
Upaya Majukan Pelabuhan
- 46. Olahraga Bukan Hanya Senam
- 48. Menelisik Mbah Google dan
www.go mbel
- 51. Yuk Keliling Surabaya
Naik Heritage Track!
- 52. Pontianak,
Kota Majemuk yang Ramah
- 54. Pantai Rahasia
Ikon Baru Wisata Bali

Trolly

- 58. Terbit Cetak dan Online,
Majalah Dermaga Jadi Referensi
Diskominfo
- 59. Pelindo III Bedah Rumah
Warga Denpasar
- 60. Kabinet Kerja 2014-2019

Behandle

- 62. Pemerintah Bangun
Pelabuhan Khusus Batubara

Pelindo III Menjadi Nominator BUMN Web Awards 2014

Situs PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) www.pp3.co.id terpilih sebagai salah satu nominator situs resmi BUMN terbaik pada BUMN Awards 2014. Dari 138 BUMN yang ada, Pelindo III termasuk dalam 48 BUMN yang situs perusahaannya menjadi nominasi. BUMN Web Awards merupakan penghargaan yang diberikan kepada BUMN yang telah memfungsikan situs resmi perusahaannya sebagai sarana komunikasi dan transaksi dengan baik. Gelaran tahun 2014 mengumumkan hasil penilaian dewan juri dan situs favorit berdasarkan polling pada pertengahan Oktober di Hotel Le Meridien, Jakarta. Penghargaan ini merupakan ajang tahunan yang digelar oleh salah satu media holding terkemuka di Indonesia yaitu Beritasatu.com. Salah satu dewan juri yang juga merupakan Pemimpin Redaksi Beritasatu.com Primus



Dorimulu menyampaikan bahwa situs perusahaan adalah instrumen penting untuk pengembangan BUMN. "(Karena) BUMN akan ditempatkan di garda terdepan untuk pemerataan ekonomi bangsa di berbagai bidang, sesuai visi misi presiden terpilih," lanjutnya. (Lamong)



GM Pelindo III Tanjung Perak Terpilih Sebagai Future Business Leader 2014

General Manager Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto dinobatkan sebagai salah satu dari 10 orang Business Future Leader 2014 Versi Majalah SWA. Majalah SWA berkolaborasi dengan NBO Indonesia menyelenggarakan Indonesia Leadership & Human Capital Summit 2014. Acara yang berlangsung meriah pada Kamis, 16 Oktober 2014 di Hotel Pullman Jakarta – Thamrin CBD diikuti oleh beberapa undangan dari perusahaan-perusahaan nasional dan multinasional dari seluruh Indonesia.

Acara dimulai dengan membahas tentang kriteria Future Business Leader melalui pemaparan best practices, lesson-learned, temuan riset, dan tren terkini. Kemajuan dan keberlanjutan bisnis suatu perusahaan ditopang oleh strategi dan produktivitas yang baik. Untuk mencapai itu dibutuhkan sumber daya manusia yang berkarakter dan berjiwa pemimpin. Maka sudah menjadi suatu keharusan untuk memunculkan kompetensi optimal dari para eksekutifnya melalui pengembangan kepemimpinan di lingkungan Pelabuhan Indonesia III (Persero). (Manyar)

TPKS Terima Penghargaan "The Best Company In Service Excellent of the Year 2014"

TPKS (Terminal Petikemas Semarang) telah mendapatkan penghargaan dari Indonesia Assesment Centre (IAC) dan Kementerian Perindustrian sebagai *The Best Company In Service Excellent of the Year 2014* dan merupakan Achievement of Indonesia Best 50 Trusted Companies. Acara penganugerahan penghargaan ini dilaksanakan di Hotel Le Meridien, Jakarta. (Berlian)



Forum Komunikasi Dewan Komisaris Pelindo I, II, III, dan IV

Pertengahan Oktober lalu, jajaran komisaris dari empat operator pelabuhan milik negara Pelindo (Persero) I, II, III, dan IV menggelar pertemuan di Dynasty Resort, Denpasar, Bali. Pelindo III mendapat giliran sebagai penyelenggara pada tahun ini. Selain melaksanakan rapat internal Dewan Komisaris, juga diadakan acara Diskusi Panel yang menghadirkan sebagai pembicara Andrinof Chaniago (Pengamat Kebijakan Publik yang juga aktif di Tim Transisi Pemerintah Jokowi-JK), Djarwo Surjanto (Direktur Utama Pelindo III), Sahattua P. Simatupang (Direktur Perkapalan dan Kepelautan Kementerian Perhubungan) dengan moderator Danang Parikesit. Diskusi panel tersebut mengambil tema Peran Tol Laut dalam Mengembangkan Ekonomi Indonesia melalui Poros Maritim Dunia.

Komisaris Utama Pelindo III Hari Bowo selaku ketua penyelenggara mengutarakan tujuan adanya diskusi guna menyamakan visi di antara Pelindo

dengan konsep Tol Laut yang digaungkan Presiden Joko Widodo. "Kami (Dewan Komisaris) mendukung poros maritim dan Tol Laut yang digagas Pak Jokowi. Kami akan mendorong Pelindo dan *stakeholder* lainnya untuk berkontribusi aktif dalam pelaksanaan konsep tersebut," tegasnya. (Lamong)



Pembekalan Budaya Perusahaan pada "Change Champion 2014"

Ruang pertemuan Bromo di Kantor Pusat Pelindo III Surabaya riuh dengan aroma semangat yang positif pada acara Pembekalan Change Champion 2014, Oktober lalu. Perwakilan pegawai struktural setingkat manajer dari seluruh cabang dan kawasan Pelindo III berkumpul untuk memantapkan diri menjadi agen penyebar nilai-nilai budaya perusahaan. Direktur SDM

dan Umum Toto Heliyanto langsung turun tangan mengarahkan dan menjelaskan pentingnya penerapan Customer Focus, Care, dan Integrity bagi produktivitas perusahaan di masa depan.

Untuk memperkaya materi, juga hadir pembicara dari luar perusahaan yaitu GM Center of Dynamic Learning dari Semen Indonesia Group Guntoro yang membawakan materi bertajuk "Reinventing Corporate Culture". Sementara itu pembicara berikutnya yaitu seorang inspirator kondang Jamil Azzaini. Penulis sejumlah buku motivasi *best-seller* tersebut dengan jenaka mengingatkan tentang pentingnya mereguk sukses tapi dengan cara yang mulia. Para Change Champion diharapkan dapat mengkomunikasikan budaya perusahaan ke unit kerjanya dan juga menjadi mitra diskusi serta mencari solusi kreatif terhadap proses implementasinya. (Lamong)



Pelabuhan Indonesia Award 2014

Wujud Apresiasi Kepada Pers

Pelindo I, II, III, dan IV bersama-sama menggelar sebuah penghargaan bertajuk Pelabuhan Indonesia Award (PIA) 2014. Penghargaan ditujukan kepada para awak media dan pegawai atas kontribusi mereka selama ini sesuai dengan bidang masing-masing. Kategori yang dikompetisikan adalah Karya Tulis Jurnalistik, Foto Jurnalistik, dan Foto Pegawai. Dari masing-masing kategori, dipilih enam orang pemenang untuk kategori Karya Tulis Jurnalistik, sepuluh orang untuk kategori Foto Jurnalistik, dan enam orang untuk kategori Foto Pegawai. Berikut adalah nama-nama pemenang untuk masing-masing kategori:

Kategori Karya Tulis Jurnalistik

Keterangan	Nama	Media	Judul Foto
Juara 1	Gustiana Asmara	Harian Tribun Lampung	Pelayanan Pelabuhan Panjang, Provinsi Lampung
Juara 2	Aan Haryono	Koran Seputar Indonesia	Hindari Sembelit Di Tanjung Perak
Juara 3	Slamet Hadi Purnomo	Antara	Tanjung Perak Terus Berbenah Sambut MEA
Harapan 1	Nova Anggraini	Harian Haluan Padang	Zero Waiting Time Setelah Emma Heaven Bersolek
Harapan 2	Agus Purwanto	Indopos	New Tanjung Priok Gerbang Transformasi Masa Depan Pelabuhan Indonesia
Harapan 3	Africanita	Harian Haluan Padang	Pelabuhan Teluk Bayur: Dulu Ditinggalkan, Kini Jadi Sandaran

Kategori Foto Jurnalistik

Keterangan	Nama	Media	Judul Foto
Juara 1	Eri Siswanto	Antara Foto	Di Atas Pelabuhan Tanjung Perak
Juara 2	Dinul Mubarak	Indonesia Finance Today	Membangun New Priok
Juara 3	Maman Sukirman	Koran Seputar Indonesia	Tetap Terjaga
Harapan 1	Qodrat Al-Qadri	Analisa (Medan)	Persiapan Arus Balik
Harapan 2	Fahmi Ali Tenri G.	Koran Tempo (Makassar)	Terminal Petikemas Sulsel
Harapan 3	Gholip SA	Indonesia Press Photo (Semarang)	Siaga Pelabuhan Tanjung Emas
Favorit Daerah	Irsan Mulyadi	Antara Foto (Medan)	Peningkatan Fasilitas Pelindo
Favorit Daerah	Sigid Kurniawan	Antara Foto	Optimalisasi Pelabuhan Sambut MEA
Favorit Daerah	Anton Kusnanto	Majalah Surabaya Guide (www.majalahscg.com)	Sapa Selamat Datang
Favorit Daerah	Yorri Farli	Gerbang Masa Depan	Koran Seputar Indonesia

(Mirah)



Partisipasi Pelindo III pada Pameran dan Konferensi ITSCL & ILI 2014

Indonesia Transport Supply Chain & Logistic/Intra Logistics Indonesia 2014 (ITSCL & ILI 2014) merupakan satu-satunya kegiatan yg fokus di industri transportasi, *supply chain*, dan logistik di Indonesia. Kegiatan yg rutin diadakan setiap tahun ini merupakan hasil sinergi antara Kamar Dagang dan Industri Indonesia (KADIN), Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), dan Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) yg mengusung konsep penggabungan antara konferensi dan pameran.

Peserta pameran pada gelaran kali ini berjumlah sekitar enam puluhan peserta, termasuk Pelindo III. Peserta terdiri dari perusahaan yg bergerak di bidang logistik dan transportasi, baik dalam maupun luar negeri. Acara ini berlangsung selama 3 hari pada tanggal 29-31 Oktober 2014 di JIEXPO Kemayoran, Jakarta. Pameran dan Konferensi ITSCL & ILI 2014 kali ini difokuskan sebagai media pertukaran informasi dan pengalaman yg maksimal, promosi, dan pemasaran serta memberikan



peluang bisnis yg terintegrasi bagi para pelaku bisnis serta pemangku kepentingan di sektor transportasi, *supply chain* logistik serta *material handling* di Indonesia, baik dalam skala nasional maupun internasional. (Kalimas)

Kapal Kenegaraan Korea Sandar di Tanjung Perak

Terminal Jamrud, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, awal Oktober lalu dikunjungi kapal T/S HANNARA (*Training Ship of Korea Maritime University*). Kapal dengan LOA (*length over all*) 103 meter tersebut membawa 130

orang yang terdiri atas kru kapal dan murid dari Korea Maritime University. Kedatangan kapal tersebut untuk menjalankan misi kenegaraan Korea dalam rangka kunjungan studi Maritime University. (Manyar)





▲ Ilustrasi

Angkutan Barang di Sumbawa Beralih ke Kontainer

Pelabuhan Bima merupakan salah satu pelabuhan rintisan yang masih didominasi kegiatan kapal-kapal pelabuhan rakyat. Adapun kawasan yang ada di bawah pengawasan Pelabuhan Bima yaitu Pelabuhan Badas yang terletak di Kabupaten Sumbawa Besar.

Namun pelabuhan di kawasan Nusa Tenggara itu potensial untuk berkembang dan menjadi penyokong pertumbuhan ekonomi di Pulau Sumbawa. Seiring dengan rintisan petikemas di Pelabuhan Badas pada awal Tahun 2013 lalu dan Bima pada semester kedua Tahun 2013 lalu.

“Untuk mempercepat proses kontainerisasi, kami juga melakukan sosialisasi terkait peningkatan kinerja ini kepada para mitra dan juga kepada TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang menjadi ujung tombak operasional”, jelas GM Pelindo III Cabang Bima Baharuddin via telepon pada Reporter DERMAGA. Salah satu capaiannya yaitu sejak Bulan Mei lalu aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Bima sudah berlangsung selama 24 jam. Diharapkan juga kegiatan administrasi dapat segera menyusul untuk juga aktif selama sehari semalam.

Pada tahun 2013, Pelabuhan Bima dan

Badas mencatat arus petikemas sebanyak 4.036 boks atau 4.099 TEUs. Untuk 2014 hingga triwulan III arus petikemas tercatat sebanyak 6.406 boks atau 6.431 TEUs. Ini merupakan prestasi yang membanggakan dimana sebagai pelabuhan rintisan dapat mencatat tingkat produksi efektif. Perusahaan yang meramaikan arus petikemas di Pelabuhan Badas dan Bima yaitu PT Mentari Sejati Perkasa, PT Alken Abadi, dan PT Timur Asri Laut.

Mayoritas muatan bongkar merupakan barang-barang toko dan sembako. Komoditas unggulan muatan balik dari Pulau Sumbawa didominasi jagung di mana sebelum adanya kontainerisasi produksi jagung yang melewati pelabuhan kurang lebih 100.000 ton. Hasil bumi berupa pertanian seperti

jagung memang merupakan komoditi unggulan dari kawasan ini. Komoditas jagung memenuhi pengiriman pada periode Bulan Maret hingga Juli atau Agustus setiap tahunnya.

Hal ini merupakan fajar dari geliat pelabuhan di Pulau Sumbawa untuk bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan yang lain. Titik pentingnya ada pada perubahan budaya pelabuhan konvensional menjadi kontainerisasi karena banyak keunggulan yang didapat, antara lain kecepatan, efektifitas, keamanan, kapasitas/volume, dan efisiensi biaya dalam transportasi laut.

Oleh karena itu dukungan pemerintah daerah sangat dibutuhkan untuk perkembangan daerah tersebut agar lebih maju dan berkembang. (Lamong)



▲ Pelabuhan Bima

Bangun Sinergi Bakohumas Gelar Pertemuan



▲ Kepala Dinas Kominfo Provinsi Jawa Timur Harijogi (kanan) dan Kepala Kantor Cabang Utama Surabaya PT Taspen Erdiko.



Suasana Pertemuan ▲
Bakohumas Jawa Timur

Para Humas di wilayah Jawa Timur yang tergabung dalam organisasi Bakohumas Propinsi Jawa Timur, pada akhir Oktober lalu mengadakan pertemuan rutin bulanan yang kali ini diselenggarakan di PT Taspen. Acara tersebut dihadiri oleh Kepala Kantor Cabang Utama PT Taspen Surabaya, Erdiko, SE dan Kepala Bidang Jaringan Komunikasi (Jarkom) Dinas Kominfo Jawa Timur, Ambar Sulistyorini, serta dihadiri oleh segenap perwakilan humas dari instansi pemerintahan, BUMN maupun BUMD.

Dalam sambutannya, Ambar Sulistyorini, mengatakan maksud diselenggarakannya pertemuan Bakohumas Provinsi Jawa Timur tahun 2014 adalah untuk membangun sinergitas komunikasi dan persamaan persepsi antar anggota BAKOHUMAS Provinsi Jawa Timur tentang persiapan masa purna tugas bagi Pegawai Negeri Sipil (PNS) BUMN, BUMD dan reformasi layanan di PT.Taspen (Persero) Cabang Utama Surabaya. Sedangkan tujuannya adalah untuk mendapatkan pemahaman dan informasi yang jelas dan akurat tentang reformasi layanan PT. Taspen dan persiapan menghadapi purna tugas bagi PNS, BUMN dan BUMD.

Acara tersebut terselenggara atas kerjasama antara Dinas Kominfo Provinsi Jatim dan PT Taspen, sebagai sarana untuk saling memberikan informasi yang baru, berkaitan dengan isu-isu yang berkembang saat ini. (Kalimas2)



Pelindo III Salurkan Dana Kemitraan Rp 932,5 Juta

Pelindo III melalui Cabang Tanjung Perak menyalurkan dana Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) untuk tahap II realisasi ke-25 tahun 2014 sejumlah Rp 932,5 juta awal Oktober lalu bertempat di Hotel Bisanta Bidakara, Surabaya.

Dana PKBL tersebut diberikan kepada 39 mitra binaan di wilayah Surabaya dan Jawa Timur setelah melalui survei dan proses seleksi ketat dengan tetap memperhatikan dasar-dasar penilaian 4P dan 5C (*Personality, Purpose, Prospect, Payment* dan *Character, Capacity, Capital, Collateral, Condition*). Sasaran penyaluran dana kemitraan tahap II realisasi ke-25 Tahun 2014 penyalurannya dibagi berdasarkan wilayah yang meliputi 16 mitra binaan Surabaya, 8 mitra binaan Kediri, 7 mitra binaan Sidoarjo, 1 mitra binaan Pasuruan, 1 mitra binaan Bangkalan, 2 mitra binaan Pamekasan, 2 mitra binaan Jombang, 1 mitra binaan Trenggalek, dan 1 mitra binaan Gresik.

Tercatat pada tahun 2013 lalu, telah tersalurkan dana untuk pinjaman lunak dana kemitraan sebesar Rp 942.500.000. Sementara untuk realisasi tahun 2014 dari dua tahap yang sudah dibagikan yaitu sebesar Rp 2 miliar untuk wilayah Jawa Timur.

Untuk mempermudah proses pembayaran angsuran oleh mitra binaan yang sekaligus sebagai monitoring dan evaluasi piutang

mitra binaan, maka PKBL Pelindo III Tanjung Perak bekerja sama dengan Bank Jatim Cabang Perak dalam pembukaan rekening simpeda kepada masing-masing mitra binaan. Pada saat yang sama, sebelumnya juga telah diberikan Pelatihan Manajemen Kewirausahaan yang diselenggarakan oleh Pelindo III Cabang Tanjung Perak bekerja sama dengan PT Permodalan Nasional Madani (Persero) kepada 39 mitra binaannya selama dua hari di Hotel Bisanta Bidakara.

Dalam sambutan General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak-Eko Harijadi Budijanto menyampaikan bahwa penyaluran pinjaman lunak ini merupakan bagian dari pelaksanaan *Social Responsibility* dan wujud dari kepedulian terhadap masyarakat yang ingin menumbuhkembangkan semangat kewirausahaan di era persaingan global sekarang ini.

"Perlu diingat bahwa pinjaman yang diberikan ini bukan bersifat bantuan, tetapi ada kewajiban dari calon mitra binaan agar tidak melupakan kewajibannya untuk mengangsur pinjamannya tepat waktu sesuai



perjanjian yang telah disepakati. Dan perlu menjadi perhatian bagi semua mitra binaan agar selalu melakukan bisnis dengan cara yang jujur, disiplin, dan menepati janji dalam pengembalian angsurannya," seperti ditegaskan oleh Eko Harijadi dalam sambutannya.

Perwakilan mitra binaan Kholiq, mengungkapkan bahwa dirinya merasa sanggup dan siap

mengembalikan pinjaman tersebut dan berharap semoga Pelindo III semakin besar dan jaya.

Humas Pelindo III Cabang Tanjung Perak-Dhany Rachmad Agustian berharap, dengan penyaluran dana kemitraan PKBL ini, Pelindo III Cabang Tanjung Perak dapat membantu pengembangan usaha bagi para pengusaha kecil. Selain itu dia juga berharap agar Pelindo

III (Persero) Cabang Tanjung Perak dapat terus memberikan manfaat bagi masyarakat dan memberikan pelayanan dalam menjalankan usahanya, sehingga dapat terus memperoleh peningkatan laba. Karena dengan laba tersebut Pelindo III Tanjung Perak dapat membantu pengembangan usaha bagi para pengusaha kecil melalui penyaluran pinjaman lunak tersebut. (Manyar)



▲ GM Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto (kanan) saat menyerahkan secara simbolis dana kemitraan.



Pelindo III Simulasikan Penanggulangan Kebakaran

Sebagai implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) di Pelabuhan Benoa sebagaimana diatur dalam PP 50 Tahun 2012. Pelindo III Cabang Benoa mengadakan pelatihan pemadaman kebakaran. di wilayah kerja pelabuhan, sebagai tindakan antisipasif yang cermat agar terhindar dari kecelakaan kerja serta meminimalisir adanya korban jiwa.

Pelatihan dimulai dengan penyampaian teori menyangkut tentang pentingnya untuk peduli pada lingkungan sekitar. Wilayah Kerja Pelabuhan merupakan wilayah kerja terbatas yang penuh dengan resiko, sehingga semua yang dilakukan oleh para pegawai harus sesuai dengan sistem dan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan agar kecelakaan kerja dapat ditekan. Peserta juga mendapatkan pemahaman tentang jenis api serta, alat-alat pemadam api serta teknik untuk memadamkan api tersebut.

Kemudian pelatihan dilanjutkan dengan memperkenalkan alat-alat pemadam kebakaran ringan seperti, Alat Pemadam Api Ringan (APAR) atau dengan alat seadanya pada keadaan darurat seperti karung goni yang sudah dibasahkan. Para peserta juga dilatih bagaimana teknik untuk menaklukkan api dengan alat sederhana tersebut. Tidak semua peserta paham dengan penggunaan alat APAR, serta tekniknya, terlihat dari praktek tersebut beberapa peserta masih mengalami salah teknik sehingga menyebabkan api menjadi terus membesar.

Sebagaimana yang disampaikan oleh petugas pemadam kebakaran, untuk menghadapi kebakaran, kunci pertama adalah berusaha tenang dan harus dengan cepat serta sigap memadamkan api. Jika tidak terdapat alat pemadam atau mobil pemadam belum datang, lakukan tindakan antisipatif, seperti dengan mengambil kain basah lalu menyelimuti api dengan kain tersebut jika api belum membesar dan segera mencari APAR untuk memadamkan api.

Selain itu juga peserta laki-laki berkesempatan mempelajari memadamkan api dengan menggunakan mobil kebakaran. Kebetulan Pelabuhan Benoa mempunyai mobil pemadam kebakaran, sehingga jika suatu saat dibutuhkan, tidak hanya para petugas yang bisa mengoperasikannya namun juga para pegawai dapat mengoperasikan sehingga kebakaran cepat ditanggulangi.

Pelatihan ini sangat bermanfaat bagi para peserta, karena akhir-akhir ini angin sedang kencang sehingga rawan menimbulkan kebakaran. "Sudah sepatutnya insan pelabuhan merasa turut bertanggung jawab untuk menjaga lingkungan agar terhindar dari kecelakaan kerja ataupun musibah lainnya yang dapat dicegah," ujar Sumiyanto, salah satu pegawai Pelabuhan Benoa yang banyak bertugas dilapangan penumpukan peti kemas. (Manyar)

Peluncuran Majalah BUMN Insight

Perkumpulan insan kehumasan BUMN atau yang dikenal dengan Forum Humas BUMN menggagas peluncuran majalah BUMN Insight di Jakarta, awal Oktober lalu. Bekerjasama dengan PT Perusahaan Perdagangan Indonesia (Persero) atau PPI, acara ini diselenggarakan di salah satu aset BUMN perdagangan tersebut, yaitu di Gedung Toko Merah. Pada kesempatan tersebut, gedung kuno peninggalan Gubernur Jenderal VOC Baron von Imhoff yang dibangun tahun 1743-1755 ini tampak megah pasca-renovasi yang menelan dana hingga satu miliar rupiah. Gedung dua lantai ini juga menjadi tempat Pameran Foto *BUMN Out of The Box* yang menampilkan beragam foto yang merekam aksi korporasi sejumlah BUMN besar termasuk Pelindo III.

Dahlan Iskanyang padasaatitumasih menjabat sebagai Menteri BUMN hadir dengan mengenakan kostum nahkoda. Sedangkan Direktur Utama PPI Wahyu Suparyono (yang sebelumnya menjabat sebagai Direktur Keuangan Pelindo III) berkostum safari putih-putih lengkap dengan topi kayu bundar bak tuan tanah Belanda dari jaman kolonial. Sementara itu sejumlah hadirin menyesuaikan dengan aneka kostum antik lain pada resepsi bertema pakaian jadul tersebut. Di tengah sambutannya, Dahlan tidak menampik isu pecah kongsi majalah BUMN Track yang menyebabkan lahirnya BUMN Insight. Mantan menteri yang juga taipan media dari Surabaya ini justru mengingatkan bahwa masyarakat perlu diinformasikan mengenai perkembangan perusahaan BUMN.

“Melalui majalah BUMN Insight, para humas (agar) tetap semangat mempromosikan perusahaan-perusahaan BUMN,” pesan Dahlan disambut tepuk tangan hadirin.

Redaksi majalah BUMN Insight dipimpin oleh wartawan senior yang juga konsultan PR Hadi Mustofa Djuraid. Jabatan direktur dipegang oleh Agung Pamujo. Majalah ini memposisikan sebagai media unjuk kinerja, prestasi, dan kontribusi BUMN untuk memperkuat *public image* dan *public awareness* BUMN. Selain itu juga sebagai media sosialisasi berbagai kebijakan dan program Kementerian BUMN. Hal ini disajikan sesuai visi majalah tersebut untuk menjadi sumber informasi tentang BUMN Berbasis Multimedia Terdepan. (Lamong)

Eks Menteri BUMN Dahlan Iskan bersama Direktur Utama PT PPI Wahyu Suparyono saat launching majalah BUMN Insight.





TKBM penerima bantuan sembako ▲

Pelindo III Bagikan Sembako Kepada Tenaga Kerja Bongkar Muat

Sebagai bentuk kepedulian kepada masyarakat sekitar Pelabuhan Kumai serta sebagai bentuk terima kasih kepada para Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), Pelindo III Cabang Kumai menggelar acara pembagian sembako kepada buruh TKBM di lingkungan Pelabuhan Cabang Kumai. Acara ini dilaksanakan di halaman kantor Pelindo III Cabang Kumai yang dimulai pukul 09.00 WIB sampai selesai.

Pelindo III Cabang Kumai membagikan paket sembako kepada buruh TKBM di 3 (tiga) Koperasi TKBM se-Kabupaten Kotawaringin Barat. Pembagiannya

sebanyak 440 paket yang terdiri dari 5 kg beras, 2 liter minyak goreng, dan 1 kg gula pasir. Tiga koperasi TKBM tersebut yaitu Koperasi TKBM Samudra Mulya Kumai, Koperasi TKBM Teluk Kumai, Bumiharjo, dan Koperasi TKBM Samudra Pangkalan Bun. Dalam sambutannya, General Manager Pelindo III Cabang Kumai Budi Setiyono mengatakan bahwa tanpa TKBM, aktivitas bongkar muat di pelabuhan akan lumpuh. TKBM adalah ujung tombak yang harus diperhatikan.

Acara pembagian sembako di kantor Pelindo III Cabang Kumai itu juga dihadiri oleh Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas

Pelabuhan (KSOP) Cabang Kumai, Kecamatan Kumai, Komandan KPPP, dan lain-lain. Dalam sambutannya Kepala Kantor KSOP Cabang Kumai Agus Subagyo mengapresiasi program kemitraan yang dijalankan Pelindo III Cabang Kumai. "Masyarakat patut bangga atas bentuk perhatian yang diberikan BUMN Pelindo III Cabang Kumai," jelas Agus. Manajemen Pelindo III Cabang Kumai berharap agar para TKBM bisa lebih meningkatkan kinerja sehingga kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Cabang Kumai berjalan dengan lancar. (Manyar)

Dirut Pelindo III Turun Tangan Mengurus Pengembangan Olahraga

Di tengah-tengah kesibukannya 'menakhodai' Pelindo III, Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto masih menyempatkan diri untuk memimpin Persatuan Tennis Meja Seluruh Indonesia (PTMSI) Pengurus Kota (Pengkot) Surabaya dan juga menjadi Ketua Pengurus Daerah (Pengda) Jawa Timur Persatuan Olahraga Layar Seluruh Indonesia (Porlasi).

Pada akhir Oktober lalu misalnya, orang nomor satu di jajaran Pelindo III itu membuka pertandingan Tennis Meja Piala Walikota Surabaya. Program tahunan dengan total hadiah Rp 170 juta itu, diikuti oleh para pemain dari seluruh Indonesia. Bahkan dari Tiongkok, juga ikut dalam pertandingan yang



berlangsung di Gedung DBL Jawa Pos, Jalan A Yani 88 Surabaya itu.

Ketua Pelaksana Piala Walikota Surabaya 2014 Necky Siswondo mengatakan, turnamen ini menjadi salah satu ajang terbesar dalam sejarah gelaran Piala Walikota Surabaya. Tahun lalu, turnamen hanya diikuti 300 peserta dan tidak ada atlet dari Cina. "Adanya empat atlet dari Cina membuat keuntungan bagi kita untuk menguji mental tanding," kata Necky Siswondo.

Sebanyak 12 meja digelar di lapangan basket itu oleh panitia. Pembukaan pertandingan yang berlangsung selama tiga hari sejak 24 hingga 26 Oktober itu, dimeriahkan dengan marching band bocah-bocah SDN Margorejo Surabaya. Atraksi bocah-bocah itu, berhasil mencuri perhatian undangan maupun peserta

lomba yang memadati lapangan DBL itu. Pemukulan bolah oleh Djarwo Surjanto, kakek empat cucu ini, menandai dimulainya pertandingan yang diikuti oleh 560 peserta dari berbagai club di seluruh Indonesia. "Ini merupakan kegiatan tahunan persatuan tenis meja Pengkot Surabaya," tutur Djarwo.

Pertandingan kali ini lebih banyak menampilkan pemain-pemain junior dalam rangka mencari bakat-bakat pemain muda dalam olahraga tenis meja. "Kalau anda melihat pemain yang ikut bertanding ini, banyak anak-anak yunior," tambah Didid Handoko, sekretaris II Persatuan Tennis Meja Kota Surabaya menambahkan diakhir perbincangan dengan Dermaga. (Manyar)



◀ Direktur Utama Pelindo III
Djarwo Surjanto

Kali Ketiga Banjarmasin Dikunjungi Cruise



▲ GM Pelindo III Banjarmasin Hengky Jajang Herasmana (kanan) menerima kunjungan Kapal MV National Geographic Orion

Pelabuhan Banjarmasin kembali mendapat kunjungan Kapal MV National Geographic Orion pertengahan Oktober lalu. Kapal *cruise* tersebut bertambat di Pelabuhan Trisakti dengan menghantarkan 104 turis dari Inggris dan Eropa. Kapal berbendera Nassau-Bahama dengan panjang 102,7 meter tersebut mengambil rute dari Singapura, Kumai, Banjarmasin, Bima, dan Bali. Kedatangan kapal kali ini merupakan yang ketiga kalinya di Banjarmasin.

Kedatangan *cruise* didukung banyak pihak. Salah satunya yaitu untuk sementara tongkang yang berlayar di area alur kritis alur Sungai Barito dihentikan, yaitu pada buoy 0 sampai dengan buoy 15. Ini dilakukan untuk memberikan kesempatan kapal mewah tersebut lewat. Capt. Fariz Hariyoso, M. Mar selaku *Port Facility Security Officer* menyampaikan,

upaya ini sangat penting, karena kapal tongkang merupakan kapal yang tidak bermesin, yang memiliki potensi gerakan rewangan yang tinggi (gerakan yang tidak dikendalikan). Selain itu, dengan disterilkan sementara hal ini memberikan kesempatan kepada kapal tersebut agar dapat berjalan aman dan lancar.

Setibanya di Pelabuhan Trisakti, usai proses imigrasi, beberapa kru kapal turun ke terminal penumpang, untuk memanfaatkan akses *Free Wifi* yang disediakan oleh Pelindo III dan Telkomsel. Salah seorang kru kapal yang mayoritas warganegara Filipina mengatakan berterimakasih atas akses internet via *wifi* di

terminal penumpang yang sangat cepat dan stabil.

Dalam kunjungannya di Banjarmasin, pada pagi hari jam 06.00 WITA, para wisatawan dimanjakan dengan hiburan di Pasar Terapung Lok Baintan, para turis tetap antusias melihat para pedagang yang menjual di atas kapal. Dan uniknya ada turis yang membeli nangka dan mangga dengan jumlah yang banyak.

Pukul 10.00 acara penyambutan dilaksanakan bersama dengan Walikota Banjarmasin yang diwakili Sekretaris Daerah Banjarmasin beserta jajarannya dan General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin memberikan kalungan bunga dan cenderamata kepada nahkoda MV. National Geographic Orion Captain Pilot Vincent Taillard. Pada kesempatan ini Capt. Vincent Taillard mengajak Setda Banjarmasin, GM Pelindo III Cabang



Banjarmasin beserta jajarannya untuk berkeliling kapal melihat fasilitas yang ada. Mulai dari *lounge*, kamar hingga *top deck* yang menjadi tempat bersantai para penumpang kapal.

Para wisatawan terpukau dengan penampilan tari-tarian khas Banjarmasin dan display berbagai produk dan kesenian asli Banjarmasin, fasilitas jasa penukaran uang dan pelayanan kantor pos. "Kedua tempat ini (Pelabuhan dan Kota Banjarmasin) sangat menari. Kami sangat senang karena diterima dengan baik di Banjarmasin. Terima kasih banyak," ungkap Taillard. Beberapa wisatawan juga sangat terkesan dengan sambutan panitia khususnya dari Pelindo III Cabang Banjarmasin. Pada kesempatan ini manajemen juga memberikan

kenang-kenangan kepada para turis berupa topi purun khas Banjarmasin. Para turis juga tertarik membeli filateli dan mengirim kartu pos ke alamat di negara asal untuk memberi kabar bahwa mereka di Banjarmasin, dan menyampaikan indahnya kota ini.

Hengki Jajang Herasmana menyatakan, Trisakti kini merupakan pelabuhan yang berstandar internasional yang layak untuk dikunjungi kapal *cruise*. Kami telah melengkapi berbagai fasilitas dari ruangan sesuai standar bandara, seperti *x-ray*, *metal detector*, pengamanan pelabuhan selama 24 jam, ruangan merokok, difable toilet, serta kran air siap minum dan akses internet gratis melalui wifi dengan kecepatan tinggi. (Manyar)

GM Pelindo III Banjarmasin Hengky Jajang Herasmana (kanan) bersama para pejabat Pemkot Banjarmasin meninjau Kapal MV National Geographic Orion



GM Pelindo III Banjarmasin Hengky Jajang Herasmana (dua dari kanan) berdiskusi dengan awak Kapal MV National Geographic Orion



Ilustrasi

Terminal penumpang Pelabuhan Benoa ▾



Kunjungan Wisatawan ke Benoa Naik 25 Persen

Sejak Pelabuhan Benoa menjadi *Turn Around Port*, arus penumpang ke Pelabuhan Benoa terus meningkat. Hingga triwulan III tahun 2014 sebanyak 369.776 orang penumpang naik dan turun melalui Pelabuhan Benoa atau meningkat sebesar 25 persen dari periode yang sama pada tahun 2013 sebanyak 296.402 orang. Peningkatan arus penumpang ini masih didominasi dengan kunjungan penumpang asing dengan menggunakan kapal pesiar.



Meskipun secara kuantitas unit kapal jumlahnya menurun, namun jika dilihat dari jumlah penumpang mengalami peningkatan dari periode yang sama pada tahun 2013. Kenaikan 25 persen arus penumpang di Pelabuhan Benoa disebabkan karena kapal pesiar yang berkunjung adalah kapal-kapal dengan GT besar sehingga mengangkut lebih banyak penumpang serta banyaknya kapal pesiar yang *turn around* melalui Pelabuhan Benoa.

Berbagai perbaikan fasilitas dilakukan oleh Pelabuhan Benoa salah satunya adalah penguatan dermaga selatan yang telah selesai dilakukan pada bulan April 2014 kemarin dan serta telah selesainya pembangunan terminal penumpang domestik yang akan menampung sekitar 700 penumpang yang naik dan turun. Selain itu, untuk meningkatkan pelayanan, Pelabuhan Benoa telah merencanakan untuk memperpanjang dermaga timur sepanjang 50 meter. Panjang dermaga timur saat ini adalah 290 meter, desain yang sudah direncanakan untuk dermaga timur akan memiliki panjang 340 meter dan akan terealisasi pada tahun 2015.

“Rencana perpanjangan dermaga timur dilatar belakangi dengan meningkatnya

kunjungan kapal pesiar ke Pelabuhan Benoa. Pada 2015 nanti, Pelabuhan Benoa telah menerima rencana kedatangan kapal sebanyak 62 Unit. Jadi diharapkan dapat menampung kapal pesiar yang sandar lebih banyak dan lebih lama, karena dengan perpanjangan dermaga timur, dapat menampung 2 unit kapal pesiar sekaligus,” ujar General Manager Pelabuhan Benoa Capt. Ali Sodikin.

Kenaikan juga terjadi pada kunjungan kapal peti kemas, kapal curah cair BBM, kapal tongkang serta kapal ikan. Walaupun tidak terjadi kenaikan secara signifikan namun secara keseluruhan terjadi kenaikan 13 persen atau 4.822 unit kapal dari rencana target yang ditetapkan. Kenaikan kunjungan kapal tersebut antara lain disebabkan oleh adanya rute penambahan yang baru oleh PT Meratus yaitu dari Surabaya-Lembar-Benoa serta masih berjalannya proyek dari PT Indonesia Power yang melauai Pelabuhan Benoa.

Pemerintah saat ini tengah giat memperhatikan perkembangan Pelabuhan Benoa yang sangat potensial dibidang Pariwisata maupun bisnis logistik untuk kebutuhan Indonesia Timur. Meskipun telah mendapatkan rekomendasi pengembangan wilayah dari Gubernur Bali namun masih harus menunggu turunnya ijin pengembangan wilayah dari Pemerintah Kota Denpasar. Dengan pergantian pemerintahan saat ini, diharapkan kebutuhan untuk mengembangkan bisnis maritim demi kesejahteraan masyarakat menjadi prioritas dan selalu mendapatkan dukungan sepenuhnya dari Pemerintah. (Manyar)



Pelindo III Siap Sukseskan

Program Tol Laut



Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak ▲

Bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Surabaya ▼



Sebuah sejarah besar bila konsep tol laut yang diusung presiden dan wakil presiden Joko Widodo-Jusuf Kalla dapat segera dilaksanakan untuk menciptakan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Konsep ini tidak lepas dari impian kepala pemerintahan yang baru untuk membangun konsep tol laut.

Angan-angan ini bukan impian kosong ketika keduanya berkali-kali menyampaikan keinginannya menjadikan perairan nusantara sebagai sarana transportasi. Bahkan Joko Widodo (Jokowi) berorasi di kapal Phinisi yang merupakan kapal bersejarah yang dimiliki Indonesia.

Andrinof A. Chaniago yang kala itu menjabat analis kebijakan publik sekaligus Tim Transisi Pemerintah Jokowi-JK mengatakan bahwa impian itu bisa terwujud mengingat posisi Indonesia yang cukup strategis. Indonesia berada di jantung samudera besar, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Belum lagi Benua Asia

dan Australia mengapit Indonesia ditengah-tengah samudera cukup menguntungkan.

"Sepanjang kita bisa memberikan pelayanan yang prima, tentu Indonesia akan menjadi PMD paling aman di dunia," tegasnya disela-sela acara Forum Dewan Komisaris PT Pelabuhan Indonesia (Persero), dengan tema "Peran Tol Laut dalam Mengembangkan Ekonomi Indonesia Poros Maritim Dunia" di Denpasar, Bali, pada pertengahan Oktober lalu.

Tentu dibutuhkan sarana pendukung untuk menyukseskan konsep tersebut. Andrinof tidak mempermasalahkan pembangunan

tersebut dilakukan pihak swasta ataupun pemerintah daerah. Sebab cukup banyak aset laut yang dikelola oleh swasta seperti PT Pelabuhan Indonesia maupun pemerintah kota, kabupaten, maupun provinsi. Tentunya tidak murah investasi yang dibutuhkan guna mendukung pembangunan infrastruktur. "Kita serahkan ke pihak swasta atau pemerintah daerah. Kalau pemerintah pusat yang harus menanggung seluruh beban, berapa rupiah yang harus dikeluarkan," lanjutnya.

Selain infrastruktur, konsep ini juga membutuhkan pelayanan satu atap guna memisahkan peran operator



Ship to shore crane Terminal Teluk Lamong ▲

dengan regulator yang masih tumpang tindih. Dengan kata lain, konsep perijinan atau pelayanan satu atap bisa mengikis kesan monopoli.

Andrinof mencontohkan pembangunan terminal penumpang modern yang dilakukan Pelindo III. Konsep tersebut menurutnya sudah manusiawi atau menyejajarkan pelayanan kapal laut dengan pelayanan di bandara atau stasiun kereta api. "Akan lebih baik bila di daerah-daerah lain, juga membangun konsep serupa agar pelayanan tidak timpang," urainya.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menjawab kesiapannya dalam mendukung konsep tol laut yang digagas oleh presiden ketujuh RI ini. Salah satunya dengan

menyiapkan seluruh pelabuhan pendukung sebagai fasilitas terciptanya tol laut. "Tidak hanya Tanjung Perak, akan ada beberapa pelabuhan seperti di Banjarmasin, Kupang, dan Lembar yang kita masukkan ke dalam konsep tol laut," sebut alumnus ITB itu. Beberapa pelabuhan tersebut telah melakukan modernisasi peralatan yang akan dimulai awal 2015 nanti.

Di Tanjung Perak misalnya, pembangunan yang dilakukan di antaranya Pelabuhan Teluk Lamong tahap satu dan menyusul tahap kedua, revitalisasi APBS, juga tuntasnya pembangunan Terminal Penumpang Modern. Pembangunan tersebut, menurut Djarwo telah disusun Pelindo III sebelum konsep tol laut diusulkan.

Dengan investasi besar-besaran dalam dua tahun terakhir ini, Pelindo III menegaskan siap menyongsong konsep tol laut. Bahkan Pelindo III telah membawa program investasi besar-besaran. Setidaknya dalam dua tahun ke depan investasi yang disiapkan sebesar USD 1 miliar atau setara dengan Rp 10 triliun.

"Angka itu bisa kita ambil dari pemupukan laba, pinjaman ke institusi bank, dan terakhir melalui obligasi global. Kebetulan kita baru saja meraih global bond sebesar USD 500 juta," tutupnya. Sumber pendanaan tersebut setengahnya akan diprioritaskan untuk pengembangan Teluk Lamong tahap kedua dan pembelian peralatan. (Jamrud)



▲ Dermaga internasional Terminal Petikemas Surabaya

Diawali Pendulum Nusantara Berlanjut ke Tol Laut

Pemerintah Fokus ke Poros Maritim dan Bangun Tol Laut

Diantara jargon kampanye pemilihan presiden yang dikembangkan oleh pasangan Joko Widodo (Jokowi) dan Jusuf Kalla (JK), adalah niatnya membangun Poros Maritim dan digelarnya program Tol Laut. Program ini menjadi daya tarik tersendiri, mengingat keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan dengan sekitar 17.000 pulau yang dihuni maupun masih tak berpenduduk.

Bagi pelaku kepelabuhanan maupun pelayaran, program itu dikaitkan dengan niatan menata kelancaran logistik nasional. Saat ini setidaknya terdapat empat wacana yang bisa dijadikan pilihan, guna mempercepat terselenggaranya Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang telah mulai dirintis oleh pemerintahan terdahulu.

Sampai saat ini, setidaknya terdapat empat pemikiran signifikan tentang upaya pembenahan Sislognas. Inti dari keempat wacana yang telah cukup dikenal, memiliki persamaan dasar pemikiran, tetapi berbeda dalam sistem operasional yang ditawarkan.

Pendulum Nusantara

Sebagai pemikiran dari Manajemen PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero), Konsep dasarnya adalah menyelenggarakan angkutan laut domestik menghubungkan poros jalur pelayaran angkutan barang dari Pelabuhan Belawan di titik barat hingga Pelabuhan Makassar di timur, menggunakan kapal-kapal pengangkut petikemas berkapasitas sekitar 3.000 TEUs, secara berkesinambungan.

Berdasarkan operasionalnya yang dikelola oleh satu Badan Usaha secara tersentral, diharapkan terjadinya keseragaman tarif handling yang berlaku di pelabuhan-pelabuhan utama Belawan—Batam—Tanjung Priok—Tanjung Perak—Makassar—Sorong. Yang perlu dicermati dari wacana yang dikaitkan dengan pelaksanaan program Masterplan Pengembangan dan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) ini adalah:

1. Ketersediaan armada nasional untuk memenuhi kebutuhan angkut komoditas impor/ekspor;
2. Di luar ketentuan tarif handling, perlu difikirkan pula biaya angkut barang yang sangat tergantung kepada tipe kapal yang digunakan, kecepatan pelayaran yang bisa ditempuh dan jenis barang yang diangkut;
3. Jumlah dan jenis alat bongkar muat di pelabuhan serta sistem dan prosedur bongkar muat di satu pelabuhan, akan menentukan tingkat produktivitas yang bisa dicapai;
4. Ketersediaan komoditas di pelabuhan tujuan, sebagai umpan balik ketika armada pengangkut harus kembali ke pelabuhan asal.

Short Sea Shipping

Dalam rangka menekan tingginya biaya logistik, Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Logistik & Forwarding Indonesia (DPP ALFI) lewat Yukki Nugrahawan Hanafi selaku Ketua Umum memunculkan gagasan menyelenggarakan *Short Sea Shipping* (SSS), yang akan memicu terjadinya peningkatan aktivitas angkutan laut utamanya pada era setelah dicabutnya subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM). Pemikiran itu berdasar simulasi kenaikan harga BBM oleh pemerintah yang mendekati Rp.3.000/liter untuk jenis BBM premium maupun solar, yang akan mempengaruhi biaya angkutan barang secara signifikan. Atas dasar asumsi itu, bila sebelum dicabutnya subsidi BBM angkutan petikemas lewat trucking dari Jakarta ke Surabaya berkisar pada besaran antara Rp 5 juta hingga Rp 6 juta

per boks, akan meningkat sekitar 20 persen hingga mencapai kisaran Rp 6 juta hingga Rp 7,2 juta per boks.

Efek dari kenaikan biaya BBM, diharapkan terjadinya berpindahnya angkutan darat lewat trucking, ke angkutan laut jarak pendek. Seperti yang terjadi saat ini, untuk angkutan kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat Jakarta-Semarang-Surabaya, pabrikan sudah mulai memanfaatkan angkutan laut. Demikian pula untuk angkutan *empty container* dari Tanjung Priok ke Tanjung Emas Semarang, sebagian sudah dialihkan lewat kapal.

Pola SSS telah membuka wawasan berbagai pihak tentang manfaat yang luar biasa terhadap sistem transportasi dan pola distribusi barang. Pengoperasian SSS saat bermanfaat dalam mengalihkan beban transportasi lewat jalan raya, sehingga biaya distribusi barang akan menjadi lebih ekonomis serta dapat mengurangi kemacetan lalu lintas serta biaya pemeliharaan infrastruktur jalan/jembatan akibat terjadinya beban berlebihan. Seperti diketahui, jalur jalan lewat pantai utara Pulau Jawa dari Merak di Banten hingga sampai Ketapang di Banyuwangi Jawa Timur sejauh 1.316 km, ini setiap harinya dilalui oleh kendaraan bermotor roda dua dari berbagai jenis, mencapai sekitar 70.000 unit per hari dan akan terjadi peningkatan pada masa menjelang liburan sekolah ataupun hari-hari besar keagamaan utamanya pada menjelang dan sesudah Hari Raya Idul Fitri, yang dikenal dengan sebutan arus mudik/arus balik.

Wacana Hub Port

Diawali oleh *Japan International Cooperation Agencies* (JICA) yang lewat survey 20 tahun silam merekomendasikan terwujudnya pola logistik yang terintegrasi, dengan membangun empat pelabuhan *hub* di daerah-daerah Sabang, Bitung, Kupang dan Sorong. Rekomendasi ini masih menjadi acuan pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dari Kementerian Perhubungan.

Secara matematis, dengan dibangunnya pelabuhan pengumpul tersebut, maka pelabuhan-pelabuhan lain di wilayah pendukung akan difungsikan sebagai pelabuhan pengumpan untuk angkutan komoditas ekspor dengan tujuan ke Eropa dan Asia Barat (Sabang) ke Asia Timur dan Pasifik (Bitung), ke Benua Australia (Kupang) dan ke pantai barat Amerika (Sorong). Sejumlah 645 pelabuhan di wilayah kerja Pelindo I, II, III dan IV yang terdiri dari 111 pelabuhan yang diusahakan, ditambah dengan 534 pelabuhan yang tidak diusahakan, mendapat peran sebagai pelabuhan pengumpan.

Namun dalam pelaksanaannya, rekomendasi tersebut tak bisa berjalan dengan mulus, karena ke-empat pelabuhan yang diarahkan menjadi *hub*, berlokasi berada di daerah yang hinterlandnya masih kurang mendukung. Seperti diketahui, pelabuhan-pelabuhan utama yang telah tumbuh dan berkembang di Indonesia sampai saat ini, terdiri dari Belawan Medan (Sumatera Utara), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak Surabaya (Jawa Timur) dan Makassar (Sulawesi Selatan), didukung oleh pelabuhan-pelabuhan sekunder Palembang (Sumatera Selatan), Teluk Bayur (Sumatera Barat), Tanjung Karang/Teluk Betung (Lampung), Cilegon (Banten), Tanjung Emas Semarang (Jawa Tengah), Banjarmasin (Kalimantan Selatan), Kupang (Nusa Tenggara Timur), Tarakan /Samarinda (Kalimantan Timur), Bitung (Sulawesi Utara), dan Sorong (Papua), yang masing-masing memiliki keunggulan komoditas mulai dari sumber daya pertambangan dan energi, perkebunan, dll.

Selain merekomendasikan dibangunnya empat pelabuhan hub, JICA juga menyarankan agar dalam angkutan barang maupun penumpang dipergunakan kapal ro-ro yang biaya operasionalnya lebih murah, serta dapat dilayani dengan membangun jetty tanpa harus membangun pelabuhan dengan dermaga dan fasilitas modern seperti yang terjadi saat ini. Rekomendasi ini sejalan dengan kajian peneliti dari Belanda, yang menyebut bahwa Pelabuhan Tanjung Priok ternyata masih kurang layak untuk dikembangkan pada lokasi eksisting. Untuk meningkatkan pelayanan bongkar muat barang di kawasan barat Pulau Jawa, lebih layak dengan membangun pelabuhan baru di Marunda atau di Cilamaya, yang memiliki *back up area* berupa lahan seluas 3.500 hektar, serta akses koneksi dengan jalan bebas hambatan.



Poros Maritim/Tol Laut

Dengan pemerintahan baru di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden M. Jusuf Kalla, pelaku bisnis kepelabuhanan dan pelayaran menunggu program-program yang diharapkan lebih berpihak kepada pembangunan berbasis maritim, dengan realisasi rencana-rencana besar yang ditawarkan, sebagai pemicu pertumbuhan perekonomian Indonesia yang memiliki keunggulan di sektor kelautan.

Meskipun banyak pihak yang mengapresiasi wacana pengembangan Poros Maritim/Tol Laut pemerintahan baru, tetapi tak kurang yang mengingatkan tentang banyaknya Pekerjaan Rumah (PR) yang mesti ditangani. Antara lain terkait penurunan biaya logistik di pelabuhan yang ternyata masih sangat tinggi. Selain itu juga penurunan *dwelling time* dan menambah kapasitas pelabuhan.

Dalam hal penurunan biaya tinggi, salah satunya yang menjadi sorotan adalah kerjasama bongkar muat barang di pelabuhan antara Perusahaan Bongkar-muat Barang (PBM) dengan PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

Pengertian inti dari poros maritim/tol laut, ialah terselenggaranya pola angkutan laut secara merata pada perairan Indonesia yang mencapai 67 persen dari 5.000 juta kilometer persegi. Untuk mewujudkan hal tersebut, bukanlah merupakan langkah yang semudah membalik telapak tangan. Karena, dalam penyelenggaraan lalu

lintas laut itu, memiliki keterkaitan dengan angkutan komoditas barang domestik maupun ekspor/impor, angkutan penumpang dan juga kegiatan industri lepas pantai.

Saat memunculkan paradigma membangun poros maritim yang akan diimplementasikan dengan mendorong terwujudnya tol laut, masyarakat mulai menyadari bahwa Tuhan telah sejak lama menganugerahi laut sebagai media penghubung NKRI, sekaligus merupakan sumber ekonomi yang memiliki potensi sangat besar.

Secara teoritik, dengan memiliki armada yang kuat atas dasar sumber daya yang ada lewat produk-produk kapal buatan dalam negeri, maka kekayaan yang ada di dasar laut akan dapat dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kesejahteraan masyarakat, sesuai dengan amanat Undang Undang Dasar 1945. Kapal-kapal yang dibuat di galangan nasional dengan karakteristik yang disesuaikan dengan kondisi laut domestic, akan dapat dipergunakan untuk mendulang potensi yang ada. Untuk sekedar contoh, bisa digunakan untuk angkutan batubara domestik maupun keperluan ekspor.

Dari segmen muatan batubara saja, Indonesia akan menguasai muatan sebesar 320 juta ton setiap tahunnya, yang sesuai dengan azas cabotage harus diangkut dengan armada berbendera Indonesia. Selain komoditas batubara, Indonesia juga memiliki CPO yang setiap tahunnya menghasilkan sekitar 60 juta ton, minyak mentah sekitar 55 juta ton, *Liquid Natural Gas* (LNG) sebesar 8 juta ton dan *Liquid Petroleum Gas* (LPG) sebesar 2 juta ton, ditambah muatan petikemas sebesar 15 juta TEUs dan general cargo 100 juta ton. Artinya, terbuka peluang pendapatan dari uang tambang dari pengangkutan dengan kapal laut, mencapai kisaran US \$ 15 miliar/tahun. Persoalannya adalah kalau ternyata potensi muatan kapal laut sedemikian signifikan, tetapi justru industri maritim

Indonesia terkesan kurang mampu berkembang dengan sehat, hingga pelaku usaha pelayaran masih lebih senang membeli kapal-kapal, termasuk kapal bekas dari luar negeri.

Saat ini, dari 240 galangan yang ada di Indonesia, untuk kapasitas membangun kapal baru tidak lebih dari 40 persen dengan selebihnya hanya dimanfaatkan untuk reparasi kapal. Lebih jauh, dari 11.000 yang dimiliki perusahaan kapal nasional, hampir 60 persen terdiri dari jenis tongkang, dan kapal-kapal yang beroperasi sekitar 70 persen adalah kapal tua yang tahun pembuatannya telah lebih dari 25 tahun alias seperempat abad.

Apabila pemerintah bertekad untuk menghidupkan poros maritim dan tol laut menurut pakar transportasi laut Tjuk Sukardiman, maka lebih dulu harus melakukan pembenahan pondasi dari kekuatan maritim, dengan merealisasi *cluster* maritim. Untuk ini, Indonesia tak perlu malu bila harus belajar dari Tiongkok yang pada 20 tahun silam juga baru membenahi *cluster* maritime mereka. Kini terbukti kekuatan *cluster* maritim Tiongkok, telah menjadi inspirasi dunia, karena semua kapal modern yang memiliki kapasitas angkut terbesar di dunia bisa dibuat di Tiongkok. Hal ini antarlain didukung oleh kebijakan sistem kontrak bahan baku untuk pembangunan kapal. Artinya, pembayaran semua bahan baku pembangunan kapal dapat dibayarkan setelah kapal tersebut laku terjual. (Nilam)



Aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak. ▲

Program Unggulan Jokowi-JK Kembalikan Indonesia Sebagai Negara Maritim



Aktivitas penundaan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak. ▲

Menurut data *Logistics Performance Index* (LPI) tahun 2014, Indonesia berada pada peringkat 53 dari 160 negara yang disurvei. Posisi tersebut berada di bawah Vietnam yang berada pada peringkat ke-48, Thailand di posisi ke-35 dan Malaysia di posisi ke-25. Indeks ini antara lain infrastruktur, pengapalan, kompetensi logistik, pelacakan dan waktu bongkar muat.

Di antara upaya yang bisa diupayakan untuk memperbaiki performansi logistik Indonesia antara lain dapat ditempuh dengan:

1. Pembangunan dan pengelolaan pelabuhan, sangat mendesak untuk dilakukan, karena dengan tatakelola kepelabuhan yang lebih baik, lebih efisien dan transparan, diharapkan akan terjadi kompetisi sehat dan menurunkan biaya logistik;
2. Keterpihakan terhadap industri maritim, dengan menyederhanakan regulasi, mendorong pembangunan kapal-kapal baru di dalam negeri dan menerapkan bunga bank untuk pembangunan armada nasional, serta meningkatkan mutu SDM maritim.

Tiga Kontradiksi

Jargon kampanye yang dilontarkan oleh pasangan Jokowi-JK pada saat pemilihan presiden, cukup memberi harapan bagi praktisi kepelabuhanan, perkapalan dan industri maritim Indonesia. Menjelaskan tentang program yang diusungnya, Jokowi menyebutkan bahwa konsep tol laut dengan pembangunan pelabuhan dan penambahan kapal, dinilai dapat menjadi jalan keluar persoalan mahal biaya logistik. Saat ini, biaya logistik yang mahal di Indonesia, menimbulkan disparitas



Masih menurut Faisal basri, semakin ke timur perbedaan harga akan kian lebar, hingga empat kali lipat. Bahkan harga semen di Papua 20 kali lebih mahal daripada harga di Pulau Jawa. Hal itu terjadi, akibat dari tingginya biaya logistik. Ia memberikan contoh tenan biaya pengapalan dari Padan, Sumatera Barat menuju ke Jakarta, bisa mencapai US \$.600 atau setara dengan Rp.7 juta. Sementara itu, ongkos pengapalan dari Singapura ke Jakarta yang jaraknya relatif sama, mencapai besaran US \$.185 per petikemas, setara dengan Rp.2 juta.

Pada kesempatan yang sama, Wakil Ketua Kamar Dagang & Industri Indonesia (KADIN) Bidang Kelautan dan Perikanan Yogi Prianto mengatakan, potensi kelautan dan perikanan di Indonesia masih dapat lebih dioptimalkan dengan cara pembangunan infrastruktur kelautan, seperti pembangunan

pelabuhan dan penambahan jumlah kapal enan volume angkut lebih besar.

“Menurut perkiraan KADIN, potensi sumber daya kemaritiman Indonesia mencapai sekitar Rp.250 triliun, sementara sumbangan sektor perikanan terhadap produk domestik bruto. Dalam kurun waktu 14 tahun terakhir ini hanya berkisar antara 2 persen hingga 3 persen saja.

Menanggapi berbagai pernyataan yang menunjukkan antusiasme dan dukungan terhadap program pemerintahan Jokowi-JK untuk sektor maritim seperti yang tertuang dalam konsep tol laut, Deputy V Tim Transisi Jokowi-JK Eko P. Sandjojo menyatakan bahwa pemerintah mendatang baru bisa memanfaatkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tahun 2015 setelah ada perubahan akibat fiskal yang sempit.(Nilam)

Aktivitas bongkar muat di Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak ▼



harga barang yang sangat lebar antara satu daerah dengan daerah lainnya.

“Pada saat ini, setidaknya-tidaknya terdapat tiga kontradiksi yang terjadi di Indonesia, yaitu harga kebutuhan pokok yang berbeda-beda, harga barang impor yang bisa lebih murah dibandingkan dengan harga barang buatan dalam negeri, dan biaya impor barang ternyata lebih rendah bila dibanding dengan biaya ekspor”, ujar ekonom Faisal Basri dalam suatu diskusi yang diselenggarakan oleh Perhimpunan Indonesia-Tiongkok pertengahan Oktober 2014 di Jakarta.



Semangat Muda Semangat Daya Saing Masa Depan

▲ Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto

Momen Sumpah Pemuda menjadi peringatan atas usaha pemuda-pemudi bangsa di zaman pergerakan kemerdekaan untuk berjuang di bawah satu kesatuan, negara Indonesia. Pada tanggal 27 Oktober 1928 dalam Kongres Pemuda II, sejumlah perhimpunan pemuda Indonesia dari pelosok negeri bersidang di Jakarta. Mereka melepaskan identitas kelompok dan melebur dalam diskusi. Bersama-sama mencari bentuk terbaik untuk bersatu, hingga terucaplah ikrar satu nusa, satu bangsa, dan satu bahasa: Indonesia. Para pendahulu ini percaya bahwa semangat muda yang bersatu merupakan keniscayaan dalam menghadapi persaingan zaman ke depan.

Semangat persatuan dalam peringatan Sumpah Pemuda tahun ini semakin bergaung. Karena berdekatan dengan momen terpilihnya Presiden Joko Widodo yang bertekad untuk meningkatkan persatuan negara Indonesia dalam bingkai bangsa maritim. Kawasan laut yang membentang hingga dua pertiga dari keseluruhan luas wilayah negeri ini akan dibangkitkan lagi sebagai jembatan pemersatu, bukan jurang pemisah.

Dalam berbagai kesempatan Jokowi mengemukakan gagasannya mengenai konsep Tol Laut. Presiden ketujuh ini mengharapkan konsep Tol Laut dapat menekan disparitas harga barang kebutuhan antara kawasan Indonesia barat dan timur. Lemahnya infrastruktur

logistik sudah sejak lama dikeluhkan banyak pihak. Kendala ini mengancam daya saing pelabuhan-pelabuhan Indonesia dalam perkembangan arus logistik internasional. Tercermin pada laporan survei Logistic Performance Index (LPI) Indonesia masih berada di peringkat ke-53. Masih berada di bawah negara ASEAN lain, seperti Singapura (ke-5), Malaysia (ke-25), Thailand (ke-35), dan paling mendekati dengan Vietnam (ke-48).

Kendala biaya logistik ini senada dengan yang disampaikan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, "Kalau logistik semakin efisien, *logistic performance index* (LPI) akan membaik sehingga daya saing Indonesia secara global akan meningkat." Sebenarnya konsep Tol Laut ini mirip dengan gagasan Pendulum Nusantara, suatu aksi korporasi dari Pelindo I, II, III, dan IV sebagai bagian dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas) guna mendukung Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Sislognas bertujuan untuk menurunkan biaya logistik nasional yang masih relatif tinggi, agar Indonesia dapat tetap bersaing di tataran global.

Persaingan perdagangan dunia yang semakin ketat harus diantisipasi dengan berbagai pembenahan dan pengembangan setiap entitas bisnis dalam negeri. Dari sisi operator pelabuhan, Pelindo III termasuk yang bergegas menyambut tantangan global ini. BUMN

yang berbasis di Surabaya, Jawa Timur ini mengerjakan sejumlah megaprojek yang akan menjadi pionir fasilitas perdagangan modern bertaraf internasional di Indonesia.

Termasuk di antara megaprojek tersebut yaitu pembangunan Terminal Teluk Lamong di Gresik, Jawa Timur. Pembangunan tahap pertama seluas 38,86 hektar dari terminal ini sudah siap dioperasikan. Pengoperasian terminal berkapasitas 1,6 juta TEUs untuk petikemas dan 10,3 juta ton untuk curah kering akan digerakkan secara semi-otomatis. Megaprojek lainnya yaitu pelebaran Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) hingga 150 meter dan pendalaman hingga -13 m LWS. Tujuan dari proyek revitalisasi yang siap dioperasikan pada 1 April 2015 ini juga untuk menurunkan biaya dan meningkatkan *traffic* kapal.

Megaprojek berikutnya lainnya sedang dikerjakan oleh anak perusahaan Pelindo III, PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia yang mengelola Terminal Berlian Tanjung Perak Surabaya dan Terminal Peti Kemas di Tenau sejak awal tahun 2012. Bekerja sama dengan PT AKR, PT BJTI membangun kawasan pelabuhan yang dilengkapi dengan fasilitas kawasan industri sekaligus di Manyar, Gresik. Kawasan ini akan menjadi pelabuhan dan kawasan industri yang pertama dan terbesar di Indonesia.

Terminal Berlian yang juga dikelola PT BJTI menjadi simpul petikemas kawasan timur Indonesia. Perannya vital karena melayani kebutuhan logistik di wilayah timur Indonesia, seperti Kalimantan dan Sulawesi. "Untuk meningkatkan servis dan kualitas, kami terus berupaya mempercepat pelayanan bongkar muat di BJTI. Yaitu, dengan cara meningkatkan mutu sumber daya manusia, peralatan, dan fasilitas," tegas Direktur Utama PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Putut Sri Muljanto saat ditemui di kantornya. BJTI merupakan perusahaan muda, relatif baru berumur 12 tahun. Dengan diawaki banyak tenaga muda, level manajerial banyak diisi oleh mereka yang berumur di bawah 40 tahun.

PT BJTI mengirimkan beberapa pegawai untuk sekolah di luar negeri. Sebagian lainnya yang kondisinya tidak memungkinkan untuk keluar negeri diikutkan pendidikan S2 di dalam negeri sembari bekerja. Sementara itu pegawai yang baru bergabung dengan latar pendidikan setingkat D3 atau STM disekolahkan S1. Langkah ini guna membekali tambahan *knowledge* pada pegawai di bagian operasional agar dapat masuk ke jenjang manajerial.

"Mereka (para pegawai berusia muda) mudah diajak untuk berpikir ke depan. Saatnya mereka diubah *mindset*-nya. Tidak saja berpikir tentang BJTI (dalam arti hanya Terminal Berlian), tapi juga diajak berpikir keluar (lebih besar)," lanjut Putut. Perubahan cara pandang ini sangat penting terkait kemungkinan BJTI untuk masuk *capital market* (misalnya pasar modal) kelak. Ini



▲ Direktur Utama PT TPS Dothy



Direktur Utama PT BJTI Putut Sri Muljanto ▶



▲ Aktivitas bongkar muat di Terminal Berlian

merupakan kemungkinan jenjang yang akan dilalui BJTI ke depan. Tidak hanya memanfaatkan dana internal, tapi juga dana perbankan, kerja sama dengan mitra, bahkan ke pasar modal.

Tidak hanya mendorong pegawai muda, Putut juga mengawasi sembari mengingatkan, bahwa ada kecenderungan orang muda biasanya ingin bertindak cepat, sehingga kadang berbenturan dengan kepentingan lain di masyarakat. "Sebaiknya kaum muda pandai menempatkan diri. Tahu bagaimana dapat melaksanakan tujuan dari perbaikan tanpa menimbulkan ketidaknyamanan saat bersinggungan dengan kepentingan lain," pesannya. "Karena biasanya karena ingin cepat, menjadi tergesa-gesa, tidak hati-hati, belum paham benar akhirnya terpaksa harus membatalkan keputusan yang diambil sendiri," imbuhnya kemudian.

Perhatian dan pemberian kesempatan pada insan muda seperti yang dilakukan BJTI sejalan dengan kebijakan induk perusahaannya. Pelindo III merekrut putra-putri terbaik dari berbagai daerah di Indonesia. "Kami didik mereka selama satu tahun. Kemudian mereka bisa melanjutkan pendidikan ke jenjang D3 sambil bekerja. Jika berminat, mereka bisa meneruskan hingga jenjang S1," papar Djarwo. Cerita sukses tentang mulusnya regenerasi pegawai di perusahaan ini juga terjadi tidak hanya di level bawah, tetapi juga di jajaran direksi anak perusahaan. Posisi-posisi bergengsi, baik di Pelindo III maupun anak-anak perusahaannya, pun sudah banyak dialokasikan kepada anak muda. Djarwo mencontohkan Dothy, mantan sekretaris perusahaan Pelindo III yang kini dipercaya untuk memangku jabatan Presiden

Direktur PT Terminal Petikemas Surabaya (PT TPS). "Dia masih muda. Perempuan yang punya kemampuan mumpuni," pujiannya.

Sepak terjang Dothy sebagai "darah muda" dalam menahkodai PT TPS menarik untuk dicermati. Ia melakukan berbagai langkah strategis pada terminal berstandar Internasional yang memposisikan diri sebagai Pintu Gerbang ke Kawasan Indonesia Bagian Timur ini. Dirut perempuan pertama di anak perusahaan lingkungan Pelindo III ini menetapkan tiga tujuan yang disebutnya sebagai "3 Ultimate Goals", yang pertama yaitu *State-of-art Terminal* melalui *operational excellence*, karena pengguna jasa adalah pihak yang menjadi urat nadi dan fundamental eksistensi perusahaan (TPS). Kemudian yang kedua sebagai muara dari *operational excellence* yaitu meningkatkan *corporate value* bagi pemegang saham. Antara lain melalui *business diversification* dan *cost consciousness*. Ketiga ialah *sustainable development*, bahwa setiap pengembangan harus mempertimbangkan alam dan lingkungan, termasuk *community development*. Ini menjadi penyeimbang di antara "3 Ultimate Goals" tersebut.

Langkah strategis tersebut tentunya akan memberi manfaat pada masyarakat sebagai komunitas maritim, yaitu berupa kemudahan dan kecepatan serta ketepatan pelayanan. Adapun bagi masyarakat sebagai end user adalah pemberdayaan (untuk aspek *community development*) dan harga yang lebih kompetitif, karena dengan bigger vessel, better productivity, efficiency, dapat diharapkan meminimalisasi biaya logistik. "Semua itu akan bermuara untuk kepentingan masyarakat selaku end user," ungkap Dothy dalam jawaban wawancara tertulisnya. Peka terhadap tantangan persaingan global, Pelindo III sudah menyiapkan beberapa megaprojek yang menjadi kunci penting untuk meningkatkan daya saing Indonesia pada masa mendatang. "Semua didedikasikan untuk kemajuan bangsa," tegas Djarwo selaras dengan dua insan muda dari perusahaan yang dipimpinya. (Berlian; Lamong)



▲ Aktivitas stevedoring di Terminal Petikemas Surabaya



Petikemas Sang Primadona

Tahun 2014 merupakan tahun “transisi kepemimpinan nasional” yang notabene menyita perhatian para pelaku usaha, namun ternyata tidak signifikan mempengaruhi arus petikemas (yang menjadi barometer tingkat perdagangan) di wilayah kerja Pelindo III.

Petikemas (*container*) sendiri merupakan sebuah peti berbentuk persegi panjang yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu. Terbuat dari besi maupun aluminium, memiliki pintu pada salah satu sisinya, serta dapat digunakan berulang kali. Petikemas juga digunakan sebagai tempat untuk menyimpan sekaligus

mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Ukuran muatan dalam kegiatan pembongkaran maupun pemuatan barang dengan menggunakan petikemas dinyatakan dalam TEUs (*Twenty Foot Equivalent Units*). Oleh karena ukuran standar dari petikemas atau kontainer dimulai dari panjang 20 kaki, maka satu petikemas 20' dinyatakan 1 (satu) TEUs dan petikemas 40' dinyatakan sebagai 2 TEUs atau sering dinyatakan dalam FEUs (*Forty Foot Equivalent Units*).

Arus petikemas di lingkungan Pelindo III justru menunjukkan peningkatan, sepanjang triwulan III tahun 2014 sudah tercatat sebanyak 3,1 juta TEUs atau

setara dengan 2,6 juta boks. “Angka tersebut menunjukkan peningkatan sebesar 5 persen dibandingkan periode yang sama di tahun 2013 lalu, di mana tercatat 3 juta TEUs atau setara dengan 2,4 juta boks,” ungkap Humas Pelindo III Edi Priyanto. Kenaikan ini patut diapresiasi mengingat tahun 2014 ini merupakan tahun politik yang cukup menyita perhatian bagi pelaku usaha baik dalam maupun luar negeri.

Berdasarkan data, realisasi arus petikemas domestik masih mendominasi jumlah total petikemas yakni sebesar 57 persen dalam satuan TEUs dan 64 persen dalam satuan boks dari total arus

petikemas di pelabuhan terminal yang dikelola oleh Pelindo III. Sedangkan realisasi arus petikemas internasional sampai dengan triwulan III tahun 2014 tercatat sebanyak 1,3 juta TEUs atau sejumlah 900 ribu boks. Realisasi arus petikemas internasional tersebut meningkat sebesar 4 persen apabila dibandingkan dengan triwulan III tahun 2013 lalu, yang tercatat 1,3 juta TEUs atau setara dengan 800 ribu boks. Persentase arus petikemas internasional sebesar 42,7 persen dalam satuan TEUs dan 35,5 persen dalam satuan boks dari total arus petikemas di pelabuhan terminal yang dikelola Pelindo III. Terjadinya dominasi petikemas domestik dibandingkan internasional disebabkan karena peningkatan arus petikemas pada beberapa pelabuhan di wilayah Pelindo III diantaranya Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Tanjung Emas, Pelabuhan Kotabaru (Batulicin), Pelabuhan Sampit, Pelabuhan Kumai, Pelabuhan Lembar, serta Pelabuhan Maumere yang disebabkan oleh adanya tren kontainerisasi.

Dominasi Tanjung Perak

Dari data arus petikemas di wilayah Pelindo III masih didominasi Pelabuhan Tanjung Perak, sepanjang Januari hingga September (triwulan III/2014) telah mencapai 2.283.877 TEUs atau setara 1.911.197 boks atau naik sebesar 3,7 persen dalam satuan TEUs dan sebesar 4 persen dalam satuan boks. Sedangkan jumlah petikemas tahun 2013 lalu pada periode yang sama hanya



▲ Aktivitas Lift on /off di Terminal Nilam Timur

tercatat sebanyak 2.200.701 TEUs atau setara 1.836.110 boks. Lain halnya dengan arus petikemas internasional sebanyak 985.053 TEUs atau sebesar 43 persen dari total arus petikemas (TEUs), di mana setara 703.300 boks atau 37 persen dari total arus petikemas (boks), dengan demikian jenis pengiriman barang menggunakan petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak masih didominasi petikemas domestik," jelas Edi. Sementara arus petikemas di Terminal Konvensional Pelabuhan Tanjung Perak yang meliputi Terminal Jamrud, Nilam, dan Mirah sejak Januari sampai dengan September tahun 2014 terealisasi sebanyak 428.233 TEUs atau setara dengan 396.845 boks. "Realisasi tersebut memberikan kontribusi sebesar 19 persen untuk satuan TEUs dan 21 persen untuk satuan boks dari total arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak," katanya.

Sedangkan arus barang jenis non-petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak, hingga triwulan III 2014 tercatat sebanyak 9.783.458

ton, 809.317 meter kubik, dan 2.504.612 ton per liter. Terjadi peningkatan arus barang khususnya dalam satuan ton yaitu sebesar 8,6 persen dibandingkan periode sebelumnya tahun lalu yang tercatat 9.007.542 ton. Peningkatan sebesar 29,7 persen juga terjadi pada jenis barang curah cair dalam satuan ton per liter, tercatat triwulan III tahun lalu hanya tercatat 1.930.551 ton per liter.

Jika dilihat dari kontribusinya, jumlah terbesar disumbang oleh arus petikemas di Terminal Petikemas yang dioperasikan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS), selanjutnya di Terminal

Berlian yang dioperasikan oleh PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan sisanya dari berbagai Terminal Konvensional Pelabuhan Tanjung Perak yang terdiri dari Terminal Jamrud, Terminal Nilam, dan Terminal Mirah. Karenanya Pelabuhan Tanjung Perak memiliki peran sebagai infrastruktur penting bagi perdagangan dan transportasi bagi Jawa Timur dan Kawasan Timur Indonesia.

Realisasi pencapaian PTPPS sebanyak 1.011.174 TEUs atau 741.326 boks itu memberikan kontribusi sebesar 44 persen satuan TEUs dan 39 persen satuan boks dari total arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak. Selanjutnya disusul Terminal Berlian yang dioperasikan oleh PT BJTI yang pencapaiannya sepanjang Januari hingga September 2014 sebanyak 844.470 TEUs atau 773.026 boks. Realisasi ini memberikan kontribusi sebesar 37 persen satuan TEUs dan 40 persen satuan boks dari total arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak. Terminal Berlian terbukti mampu memberikan kenaikan signifikan baik arus kapal

maupun arus petikemas sampai dengan triwulan III. Harapannya tahun depan juga bisa menjadi tonggak sejarah pencapaian 1 juta TEUs khusus untuk petikemas domestik.

Tingkatkan Fasilitas dan Infrastruktur

Peningkatan arus petikemas saat ini telah sejalan dengan program peningkatan fasilitas dan infrastruktur pelabuhan yang tengah dilakukan PT Pelindo III, diantaranya seperti pengoperasian Terminal Teluk Lamong pada November 2014 mendatang, penambahan fasilitas berupa dermaga dan lapangan penumpukan/*container yard* (CY) serta pengadaan dua unit Container Crane (CC) baru serta 11 unit Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) di Terminal Petikemas Semarang (TPKS), selanjutnya penambahan fasilitas dermaga dan penambahan 4 unit Container Crane (CC) baru di Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB).

Penambahan alat bongkar muat sejenis Container Crane (CC) selain di TPKS dan TPKB juga dilakukan di Terminal Multipurpose Nilam Timur Pelabuhan Tanjung Perak yaitu dengan menambah sebanyak 2 unit *new* Container Crane (CC). Selanjutnya Pelabuhan Tenau Kupang NTT juga akan dilakukan penambahan 1 unit *used* Container Crane (CC) yang rencana akan direlokasi dari Terminal Multipurpose Nilam Timur Pelabuhan Tanjung Perak. Demikian halnya dengan Pelabuhan Bagendang Sampit

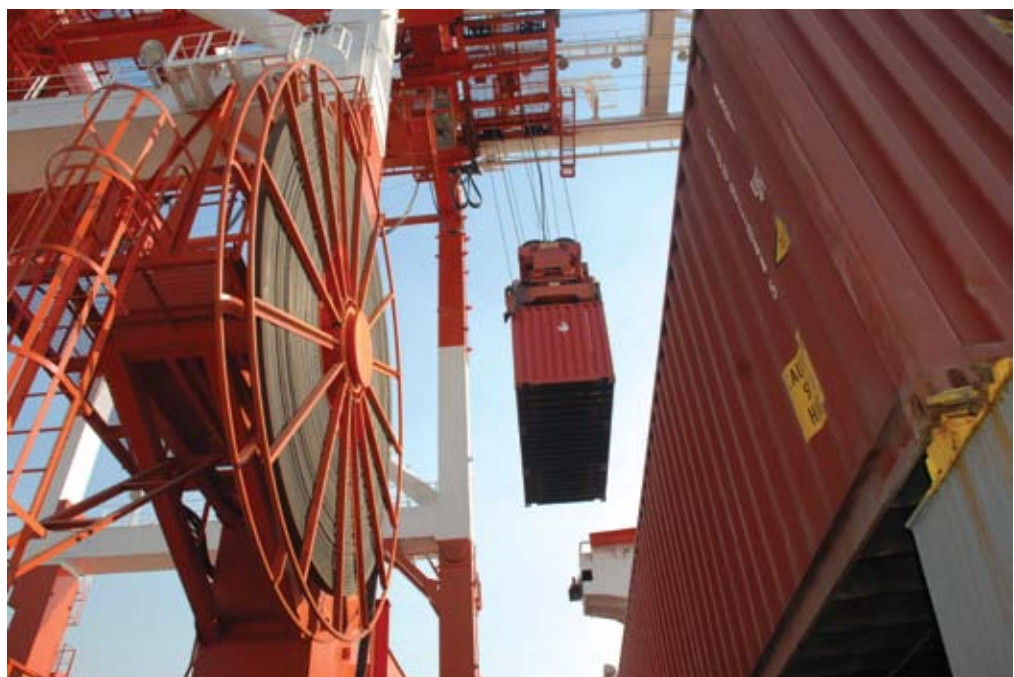
dalam waktu dekat akan dilengkapi dengan *used* Container Crane (CC) yang rencana akan direlokasi dari Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB).

Tak hanya peralatan bongkar muat petikemas jenis Container Crane (CC) yang disiapkan untuk mengantisipasi sekaligus meningkatkan peningkatan kinerja bongkar muat petikemas, namun juga dilakukan pengadaan Fixed Crane, diantaranya adalah 2 unit Fixed Crane akan pada Pelabuhan Batulicin Kotabaru dan 2 unit Fixed Crane akan ditempatkan di Pelabuhan Lembar NTB. Selain itu penempatan 4 unit Fixed Crane dilakukan di Pelabuhan Gresik untuk mendukung peningkatan kinerja bongkar muat khususnya jenis kayu log dan curah kering.

Windows System on Schedule

Peningkatan arus petikemas domestik salah satunya juga disebabkan adanya peningkatan jumlah rute pelayaran petikemas domestik. Hal itu tak lepas dari dukungan Pelindo III terhadap

perusahaan pelayaran yang membuka rute baru di wilayah timur Indonesia. "Bentuk dukungan Pelindo III diantaranya adalah pemberian *privilege* terhadap perusahaan pelayaran untuk melakukan ekspansi terhadap rute yang baru dirintis serta jaminan kemudahan dalam hal pelayanan dan penyediaan fasilitas. Salah satu bentuk peningkatan pelayaran yang menjadi inovasi Pelindo III adalah *Windows System on Schedule*," kata Edi. Dengan pelayaran baru ini, Pelindo III berkomitmen memberikan kepastian sandar kepada pengguna jasa (pelayaran petikemas domestik) sesuai jadwal kedatangan kapal, sehingga dapat meningkatkan kunjungan kapal dengan target turunnya *Turn Round Voyage* (TRV). Penerapan sistem ini memungkinkan perusahaan pelayaran mendapatkan kepastian pelayanan jasa kepelabuhanan melalui penjadwalan kedatangan/ keberangkatan kapal. Perusahaan pelayaran dapat menekan biaya tetap yang harus dibebankan sebagai akibat meningkatnya jumlah *voyage* kapal. Dengan kepastian jadwal, kegiatan operasional di pelabuhan bisa dilakukan dengan terencana, lancar, dan tertib.



▲ Aktivitas stevedoring di salah satu terminal petikemas



Puluhan Ribu Kapal Kunjungi Pelindo III

Pelindo III mencatat realisasi arus kunjungan kapal yang melalui pelabuhan yang dikelolanya di 7 propinsi mencapai 57.958 unit atau setara dengan 22.626.606 *Gross Tonnage* (GT) sepanjang Januari hingga September tahun 2014.

Humas Pelindo III Edi Priyanto menjelaskan realisasi kunjungan kapal di pelabuhan yang dikelola Pelindo III hingga triwulan 3 tahun 2014 meningkat sebesar 5 persen dalam satuan unit dibandingkan dengan periode yang sama tahun 2013 lalu di mana tercatat sebanyak 55.385 unit kapal yang singgah.

"Realisasi kunjungan kapal sepanjang Januari hingga September 2014 dalam satuan berat kapal *Gross Tonnage* (GT) juga mengalami peningkatan sebesar 8 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2013 lalu yang tercatat 210.606.080 *gross tonnage* (GT)," ujarnya.

Jumlah kunjungan kapal tersebut imbuhnya, masih didominasi oleh kapal berbendera Indonesia yaitu sebanyak 53.388 unit atau sebesar 92 persen dari total jumlah kapal. Sedangkan dalam satuan berat kapal tercatat mencapai 129.592.265 GT atau sebesar 57 persen dari total jumlah kapal. Untuk kapal yang berbendera asing tercatat 4.570 unit atau 7,8 persen dari total kapal. Sedangkan dalam satuan berat mencapai 97.034.441 GT atau 42,8 persen dari total kapal yang melalui pelabuhan di Pelindo III.

Peningkatan juga terjadi pada arus barang, sepanjang Januari hingga September 2014 tercatat barang yang melalui pelabuhan di wilayah Pelindo III sebanyak 52.760.951 ton atau meningkat 6 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2013 lalu yang tercatat 49.735.288 ton. Barang jenis lainnya tercatat 4.478.467 meter kubik atau turun sekitar 7 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2013 lalu di mana tercatat

6.256.119 meter kubik. Penurunan ini disebabkan mulai beralihnya pemanfaatan petikemas sebagai sarana pengiriman barang. Jenis barang curah cair juga menunjukkan peningkatan sebesar 8 persen yaitu tercatat 23.712.532 ton per liter, sedangkan tahun lalu pada periode yang sama hanya tercatat 21.978.966 ton per liter.

Demikian juga realisasi arus petikemas di lingkungan Pelindo III menunjukkan peningkatan, sepanjang triwulan III tahun 2014 tercatat 3.174.574 TEUs atau setara dengan 2.603.135 boks. Angka tersebut menunjukkan peningkatan sebesar 5 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2013 lalu tercatat 3.013.609 TEUs atau setara dengan 2.479.319 boks.

Jumlah arus hewan yang diangkut melalui pelabuhan yang dikelola oleh PT Pelindo III sepanjang Januari hingga September 2014 juga menunjukkan peningkatan, tercatat 94.171 ekor hewan atau meningkat 19 persen dibanding periode yang sama tahun 2013 lalu di mana tercatat 79.331 ekor hewan.

Tren peningkatan jumlah kapal, barang, dan hewan rupanya tidak diikuti oleh peningkatan jumlah penumpang kapal laut. Sepanjang Januari hingga September 2014 tercatat 2.555.623 orang penumpang, jumlah tersebut mengalami penurunan sebesar 6 persen dibandingkan jumlah penumpang pada periode yang sama tahun 2013 lalu yang tercatat 2.718.434 orang penumpang.

Namun apabila ditelusuri lebih lanjut, jumlah penumpang luar negeri (turis mancanegara) justru menunjukkan peningkatan yang signifikan. Realisasi kunjungan wisatawan asing sebanyak 106.209 orang turis meningkat sebesar 38 persen dibandingkan dengan catatan tahun lalu yaitu hanya 77.069 orang.



▼ Kapal sandar di Pelabuhan Lembar

Peningkatan ini menunjukkan bahwa akhir-akhir ini terjadi tren peningkatan kunjungan wisatawan asing yang berkunjung di Indonesia menggunakan kapal pesiar. Saat ini beberapa pelabuhan di wilayah Pelindo III menjadi primadona tujuan utama kapal pesiar di Indonesia, di antaranya Pelabuhan Benoa Bali, Pelabuhan Lembar NTB, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Pelabuhan Kumai Kalteng, Pelabuhan Tanjung Perak, serta pelabuhan lainnya seperti Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Celukan Bawang, Pelabuhan Probolinggo, dan Pelabuhan Maumere.

Arus Kapal Tanjung Perak

Realisasi kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak selama triwulan III tahun 2014 tercatat sebanyak 10.257 unit atau setara dengan 55.444.103 *Gross Tonnage* (GT). Realisasi kunjungan kapal tersebut mengalami peningkatan sebesar 2 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2013 lalu tercatat 10.257 unit atau setara dengan 55.444.103 GT.

Berdasarkan jenis kapalnya, kapal petikemas masih mendominasi dengan jumlah 3.419 unit dengan berat mencapai 27.368.946 GT, disusul kapal *general cargo* sebanyak 1.883 unit dengan berat mencapai 6.076.783 GT.

Selanjutnya arus kapal penumpang hingga triwulan III tahun 2014 tercatat 988 unit atau setara dengan 7.413.297 GT dengan membawa 600.433 ribu orang penumpang yang naik dan turun melewati terminal penumpang. Kemudian kapal tanker sebanyak 559 unit atau setara 4.056.644 GT dan kapal curah kering sebanyak 237 unit atau setara 5.787.670 GT. Dari total kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak tercatat sebesar 54 persen merupakan kapal yang berbendera Indonesia dan sisanya sebesar 46 persen berbendera asing.

Pengerukan Pelabuhan Kalimas

Dalam rangka peningkatan pelayanan terhadap kapal lokal dan kapal pelayaran rakyat, manajemen Pelindo III telah merencanakan pengerukan kolam di depan dermaga Terminal Kalimas dengan posisi kade 1.451–1.850 dari kedalaman eksisting saat ini -0,5 meter sampai dengan -1,4 meter LWS menjadi -2,5 meter LWS menggunakan *amphibi escavator* atau *ponton escavator* sebagai alat keruknya. Diharapkan setelah pengerukan ini dapat menambah jumlah pelayanan kapal di Terminal Kalimas yang selama ini rata-rata terdapat 90 unit kapal menjadi 120 unit kapal per bulan.

Arus Hewan Tanjung Intan

Peningkatan arus kapal juga terjadi di Pelabuhan Tanjung Intan, di mana kunjungan kapal periode Januari sampai dengan September tahun 2014 tercatat 1.350 unit atau setara dengan 18.444.619 GT. Catatan itu meningkat sebesar 6,39 persen dalam satuan unit dan meningkat 5,5 persen dalam satuan *gross ton* (GT) apabila dibandingkan dengan periode yang sama tahun 2013 lalu.

“Peningkatan arus kunjungan kapal diikuti juga dengan peningkatan arus hewan yang tinggi. Realisasi arus hewan sampai dengan triwulan III tahun 2014 sebesar 20.535 ekor jika dibanding anggaran pada periode yang sama tahun 2014 sebesar 17.760 ekor maka melampaui sebesar 15,63 persen, hal ini disebabkan kebutuhan sapi yang dibongkar di Pelabuhan Tanjung Intan cenderung meningkat,” jelas General Manager Pelindo Tanjung Intan Djumadi.

Pelindo III Bentuk Pusat Pelayanan Kapal di Kalimas

Pelayanan jasa kepelabuhanan di Terminal Kalimas yang diberikan Pelindo III Cabang Tanjung Perak akan semakin membaik mulai Oktober. Peningkatan pelayanan ini tidak lepas dari pengenalan Pusat Pelayanan Kapal Kalimas (P2K2) atau Kalimas Corner pada pertengahan Oktober lalu di Jalan Kalimas.

P2K2 ini diprioritaskan untuk memberi pelayanan satu atap yang selama ini tidak diberikan di terminal bersejarah itu. Terlebih pelayanan satu atap ini, Pelindo III Cabang Tanjung Perak menggandeng Bank Jatim Cabang Perak untuk sistem pembayarannya.

Seperti dijelaskan oleh General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budiharto, layanan terpadu ini tidak hanya didukung oleh Pelindo dan Bank Jatim saja. Tetapi juga beberapa unsur lain seperti Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak. "Sejauh ini (pengembangan) Kalimas memang belum bisa didahulukan, maka kami berharap ke depan dapat lebih mendayagunakan *port river* (pelabuhan sungai Kalimas)," katanya pada pengenalan P2K2 Terpadu.

Pelindo Tanjung Perak mengakui pelayanan satu atap ini merupakan terobosan yang lebih modern di banding terminal lainnya. Disebutkan Eko Harijadi, pelayanan satu atap ini guna memberi efisiensi waktu dan biaya yang dikeluarkan pengguna jasa. Dengan sistem satu atap, pengguna jasa bisa mengurus dokumen tanpa harus mondar-mandir kesana kemari.

Eko menjelaskan, pengurusan dokumen yang dilakukan pengguna jasa bisa memangkas waktu dari lima hari menjadi satu hari. "Bahkan bila memungkinkan, semisal dokumen sudah lengkap, pelayanan tidak sampai satu hari sudah selesai. Karena dalam pelayanan satu atap ini semua unsur ada," urainya.

Dia menambahkan, pelayanan satu atap ini untuk melayani pengurusan SIB (Surat Ijin Berlayar), bongkar muat, *trucking*, dan kelengkapan dokumen lainnya. Sehingga pengguna jasa tidak harus datang ke Kantor Kesyahbandaran, kemudian menuju Otoritas Pelabuhan, kembali lagi ke Kalimas. Sedangkan waktu yang dimiliki pengguna jasa cukup terbatas.

Pelindo III Cabang Tanjung Perak akan memberi tambahan pelayanan lainnya. Selain menghadirkan P2K2, saat ini sudah dilakukan pengerukan dan pendalaman terminal di sisi selatan atau kade 500, senilai Rp 5 miliar. Ke depannya, dermaga akan semakin panjang guna menampung kapal lebih banyak. Kondisi saat ini kapal yang sandar hanya 100 unit per harinya, sedangkan pergerakan kapal hanya 80 unit per bulanya. Dengan pendalaman kade Kalimas, diharapkan bisa menampung kapal lebih banyak lagi.

Asisten Manajer Pelayanan Lokal Pelindo III Cabang Tanjung Perak Riki Wahyu Setiawan menjelaskan bahwa kapasitas terpasang hanya 100 kapal per hari. Di mana jumlah kapal lokal mendominasi sebanyak 60 persen dan sisanya adalah kapal pelra (pelayaran rakyat).

Pelayanan satu atap memberi efisiensi waktu dan biaya yang dikeluarkan pengguna jasa.

Eko Harijadi Budijanto



"Kendala yang kita hadapi selama ini cukup kompleks. Mulai dari pengurusan dokumen hingga pelayanan di terminal," sebut Riki. Seperti masalah pengurusan dokumen, pelayanan jasa kepelabuhanan, kondisi terminal, hingga penataan kapal yang belum tertata dengan baik. Keberadaan P2K2 ini diharapkan dapat

membantu, sekaligus menekan waktu tidak terpakai.

Kerjasama dengan Bank Jatim ini diharapkan bisa mendorong pendapatan. Proyeksi tahun depan, Kalimas bisa memberi kontribusi sebesar Rp8 miliar atau naik sekitar 26 persen dibanding saat ini yang menyumbang

pendapatan sekitar Rp 6,5 miliar. Hingga Agustus tahun ini volume *general cargo* mencapai 162.194 ton dan 8.449 meter kubik. Sedangkan *bag cargo* tercatat 226.472 ton, serta muatan dalam bentuk palet mencapai 1.759 ton dan 10.957 m kubik. (Jamrud)



▲ GM Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budiharto meresmikan Pusat Pelayanan Kapal di Pelabuhan Kalimas

BUMN Awards 2014 Barometer Kualitas Situs Resmi BUMN

Situs Pelindo III www.pp3.co.id terpilih sebagai salah satu nominator situs resmi BUMN terbaik pada BUMN Awards 2014. Dari 138 BUMN yang ada, Pelindo III termasuk dalam 48 BUMN yang situs perusahaannya menjadi nominasi. BUMN Web Awards merupakan penghargaan yang diberikan kepada BUMN yang telah memfungsikan situs resmi perusahaannya

sebagai sarana komunikasi dan transaksi dengan baik. Gelaran tahun 2014 mengumumkan hasil penilaian dewan juri dan situs favorit berdasarkan polling pada pertengahan Oktober di Hotel Le Meridien, Jakarta. Penghargaan ini merupakan ajang tahunan yang digelar oleh salah satu media holding terkemuka di Indonesia yaitu Beritasatu.com.



▲ Pemimpin Redaksi Beritasatu.com Primus Dorimulu menjelaskan kriteria penjurian



tersendiri bagi banyak BUMN untuk memiliki situs perusahaan yang sesuai standar. Beberapa standar yang seharusnya dipenuhi diantaranya yaitu situs perusahaan terindeks oleh mesin pencari Google, masuk dalam daftar Alexa Indonesia, mengalami *technical error* kurang dari 150 kali menggunakan *tools validator.w3.org*, serta rutin diperbarui isinya, setidaknya sejak 1 Januari 2014.

“Scannable” menjadi standar yang seharusnya diperhatikan oleh pengelola situs resmi BUMN. Seperti ditekankan oleh Primus lagi, bahwa hal terpenting ada pada informasi apa yang ada di halaman pertama situs. Sebaiknya saat diakses, pembaca dapat segera mendapatkan informasi penting, dengan bentuk huruf (*font*) yang mudah dibaca, *smartphone friendly* (tampilan menyesuaikan saat diakses dengan menggunakan gawai/*gadget*), dan juga tidak terlalu banyak klik atau prosedur akses. “Yang terpenting adalah *simplicity*, agar berujung pada transaksi dengan *stakeholder*,” tegas pemred yang pernah memimpin sejumlah media di bidang ekonomi dan pasar modal ini.

Salah satu dewan juri yang juga merupakan Pemimpin Redaksi Beritasatu.com Primus Dorimulu menyampaikan bahwa situs perusahaan adalah instrumen penting untuk pengembangan BUMN. “(Karena) BUMN akan ditempatkan di garda terdepan untuk pemerataan ekonomi bangsa di berbagai bidang, sesuai visi misi presiden terpilih,” lanjutnya. Selain Primus, tim dewan juri terdiri dari Dr Ir. Muhammad Said Didu (perekayasa madya BPPT yang juga mantan sekretaris Kementerian BUMN), Nila Marita (praktisi kehumasan), Nukman Luthfie (*pakar situs internet*), Abang Edwin SA (*konsultan komunitas daring*), Primus Dorimulu (pemimpin redaksi Beritasatu.com) dan Pingkan Irwin (*head of digital strategy* Beritasatu Media Holdings). Selain itu pembaca Beritasatu.com juga berpartisipasi untuk memilih situs perusahaan terfavorit melalui *online polling* setelah proses penjurian pertama.

Sedikitnya jumlah situs yang lolos proses penjurian pertama (48 nominator dari 138 situs BUMN) ditanggapi oleh Said Didu sebagai bentuk pemborosan BUMN. Karena tidak menggunakan anggaran penyediaan situs perusahaan dengan optimal. Hal ini dibenarkan oleh Primus, merupakan tantangan

Berbagai standar ini dikonversi dalam proporsi bobot penilaian isi situs (35 persen), navigasi (25 persen), aksesibilitas (20 persen), estetika (15 persen), aktualitas (5 persen). Kategori yang dilombakan yaitu situs terbaik, situs transaksional (*e-commerce*) terbaik, kemudian untuk *special awards*: *Best Mobile Service*, *Most Mobile Friendly*, *Best Design Aesthetics*, *Best Content*, *Best User Engagement*. Lalu untuk situs BUMN Terfavorit Pilihan Pembaca dibagi sesuai sektor, yaitu asuransi; jasa lainnya; keuangan; konstruksi; pertambangan dan energi; pertanian, kehutanan, dan perikanan; yang terakhir transportasi dan perdagangan.

“Saya itu tidak menyukai kalau situs BUMN terlalu banyak menampilkan aktivitas dirutnya. Kalau mereka ingin eksis di dunia maya, sebaiknya pakai *blog* saja, bukan memakai situs perusahaan,” kata Said Didu, mantan sekretaris Kementerian BUMN yang menjadi salah satu juri utama. Ketika seseorang berkunjung ke situs BUMN, tentu dia ingin mendapatkan informasi atau layanan terkait bidang usaha BUMN, bukan sekedar melihat foto-foto dirutnya, kata Said seperti dilansir Beritasatu.com.

Penjelasan tersebut sangat beralasan karena tujuan dari diadakannya BUMN Awards ini ialah guna mendorong BUMN meningkatkan transparansi, memacu kreativitas, serta mengembangkan budaya teknologi dengan mengoptimalkan pemanfaatan teknologi informasi terkini, pemanfaatan media sosial sebagai sarana komunikasi publik, serta memberikan edukasi dan informasi yang baik dan benar kepada masyarakat luas. (Lamong)



▲ Dirut RS PHC dr. Nunung Nugroho, Sp.KFR MARS

Tingkatkan Layanan RS PHC Tambah Fasilitas

pijat bayi. Lantai 2 digunakan untuk rawat inap dengan 21 tempat tidur. Lantai 4 digunakan untuk kamar operasi dengan kapasitas 6 kamar operasi dan pelayanan ICU dengan kapasitas 17 tempat tidur. Dengan fasilitas ini kamar operasi RS PHC siap menangani kasus bedah jantung terbuka. Sedangkan ICU dipersiapkan untuk menangani kasus pelayanan intensif anak dan bayi. Lantai 5 digunakan untuk fasilitas Pendidikan Kesehatan Masyarakat Rumah Sakit (PKMRS) dan administrasi.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto yang ditemui disela-sela peresmian PHC Medical Centre mengatakan pembangunan gedung tersebut merupakan bentuk lain *corporate sosial responsibility* dari Pelindo III. Sebagai induk dari RS PHC, Pelindo III mendukung sepenuhnya RS PHC untuk meningkatkan pelayanan kesehatan bagi masyarakat.

“Bahkan kami tidak memberikan target laba kepada RS PHC. Ini kami lakukan agar RS PHC memberikan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat,” jelas Djarwo.

Sementara itu, Direktur Utama RS PHC Nunung Nugroho menjelaskan latar belakang pembangunan PCH

Medical Centre. Gedung PCH Medical Centre dibangun untuk memberikan kenyamanan bagi pasien rawat jalan khususnya klinik spesialis. Fasilitas klinik spesialis saat ini dilayani di 3 lokasi terpisah. Selain itu, gedung PCH Medical Centre dibangun untuk mengantisipasi peningkatan kunjungan pasien yang jumlahnya terus meningkat, terlebih RS PHC bertekad untuk dapat ikut melayani pasien BPJS Kesehatan.

“Yang tak kalah penting, pembangunan gedung ini sebagai upaya meningkatkan standar kualitas pelayanan operasi dan layanan intensif sesuai dengan tuntutan standar mutu pelayanan medis dan standar akreditasi rumah sakit,” tambah Nunung.

Rumah Sakit Primasatya Husada Citra atau lebih dikenal dengan sebutan RS PHC adalah salah satu anak perusahaan Pelindo III yang bergerak dalam layanan jasa kesehatan. Berdiri sejak 1 September 1999, RS PHC telah melayani jasa kesehatan bukan hanya kepada pegawai Pelindo III dan keluarganya tetapi juga melayani masyarakat umum. Kini, RS PHC telah menjadi rumah sakit rujukan bagi masyarakat Surabaya utara dan Madura dengan sejumlah layanan baik rawat jalan maupun rawat inap. (Mirah)

Mengantisipasi peningkatan jumlah masyarakat yang berobat ke RS PHC (Primasatya Husada Citra) sekaligus meningkatkan pelayanan bagi pasien, manajemen RS PHC menambah kapasitas rumah sakit melalui pembangunan gedung baru. Gedung itu diberi nama PHC Medical Centre yang diresmikan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto akhir Oktober lalu.

PHC Medical Centre memiliki luas 4.286 meter persegi dan terdiri atas 5 lantai. Lantai 1 dan 2 digunakan untuk klinik spesialis terpadu. Di lantai ini pelayanan dilakukan dengan konsep cluster, dimana pelayanan dikelompokkan berdasarkan spesialisasi sehingga memberikan kenyamanan yang lebih bagi pasien. Cluster yang ada di lantai ini adalah cluster obgyn dan cluster anak dan fasilitas senam hamil, baby spa dan

▲ Kadinkes Kota Surabaya Febria Rachmanita melakukan pemotongan pita didampingi Direksi Pelindo III dan RS PHC





SPPI III Gelar Musyawarah Pusat

Bertempat di Java Meeting Room, PT Terminal Peti Kemas Surabaya pertengahan Oktober lalu, terselenggara Rapat Kerja DPP SPPI III bersama perwakilan DPC SPPI III dan DPC Serikat Pekerja Anak Perusahaan, sebagai tindak lanjut hasil Musyawarah Pusat (MUSPUS) pada tanggal 18-20 Juni 2014 yang diselenggarakan di Yogyakarta sebelumnya.

Acara tersebut dihadiri oleh Direktur Teknik PT TPS Achmad Baroto, Ketua SPPI III Amiroel Koesni beserta perwakilan dari Serikat Pekerja DPC TPKS Semarang, DPC Tanjung Emas, DPC Tanjung Perak, DPC Tanjung Intan, DPC Tanjung Benoa, DPC Sampit, DPC Gresik, DPC PT TPS, dan DPC PT PMS.

PT TPS dilengkapi dengan fasilitas dermaga sepanjang 1.450 meter dan lapangan penumpukan petikemas seluas 40 hektar, TPS mampu menangani lebih dari satu juta TEUs dalam tahun kalender. Seperti yang dijelaskan Ahmad Baroto dalam sambutannya, "TPS saat ini dapat melayani bongkar muat kapal hingga 1,4 juta TEUs dan ditargetkan pada tahun 2015 menjadi 2,5 juta TEUs."

Terminal Petikemas Internasional di Surabaya pertama kali beroperasi dalam tahun 1992. Fasilitas ini kemudian diprivatisasi di bulan April 1999 menjadi PT Terminal Petikemas Surabaya dan tak lama kemudian pihak investor asing diundang dan membeli saham perusahaan. Pada tanggal 1 Mei 2006, Pelindo III dan anak perusahaannya memiliki 51 persen saham dan DP World (dahulu P&O Ports Australia) memiliki 49 persen saham.

TPS dalam tahun-tahun pengoperasiannya telah memiliki reputasi sebagai sebuah terminal petikemas yang efisien dan efektif terhadap biaya serta mampu melayani kebutuhan masyarakat pelayaran dan para importir juga eksportir di Indonesia Bagian Timur.

Terdapat tiga sudut pandang yang menjadi perhatian yaitu, berkaitan dengan status konsesi DP World, kepegawaian, dan monitoring layanan kesehatan melalui BPJS dan In Health. Di sini, Serikat Pekerja diharapkan dapat bersinergi dengan manajemen dan sebagai forum yang selalu memikirkan kebutuhan pegawai Pelindo III.

Amiroel Koesni selaku Ketua Umum SPPI III menyampaikan, "Rapat Kerja ini merupakan tindak lanjut dari 11 program yang sebelumnya dicanangkan pada MUSPUS, dimana salah satunya berkaitan dengan permasalahan PT TPS yang saat ini sedang berlangsung yaitu konsesi DP World." Selain mengkritisi hal tersebut, Amiroel juga mengkritisi permasalahan layanan kesehatan, peraturan direksi dan pergantian pengurus Serikat Pekerja serta terkait perpanjangan masa pensiun hingga 58 tahun.

Dengan pengukuhan program kerja ini, diharapkan dapat menjadi bahan masukan yang solutif bagi Pelindo III yang berdedikasi untuk negeri. Namun upaya ini perlu dilakukan secara serius dan solid dengan mempersiapkan langkah strategis untuk tahun 5 ke depan. Proses tersebut akan dikawal dengan melihat berbagai unsur, diantaranya adalah dampak politis, dampak legal, dan dampak finansial.

Hal lain yang menjadi perhatian dalam Rapat Kerja yaitu terkait dengan kaderisasi kepada anggota Serikat Pekerja, peningkatan kualitas layanan kesehatan yang lebih baik melalui CoB (*Coordinations of Benefit*) BPJS dan In Health serta dukungan terhadap program pensiun usia 58 tahun untuk seluruh pegawai, dengan mendorong surat dan dukungan usia pensiun ke Federasi Serikat Pekerja Pelabuhan, Pengerukan untuk disampaikan ke Konfederasi Serikat Pekerja BUMN. (Kalimas 2)



PT Ambapers Sang Penjaga Urat Nadi Borneo

Sungai terbesar yang membelah Pulau Kalimantan, Barito, menjadi urat nadi peningkatan perekonomian pulau yang berlimpah hasil bumi tersebut. Alur sungai itu memegang peranan penting yang strategis. Ia menjadi jalur transportasi untuk pendistribusian kebutuhan pokok dan logistik pembangunan di Provinsi Kalimantan Selatan. Tentunya dengan muara di Pelabuhan Banjarmasin. Alur Sungai Barito pula limpahan hasil produksi batubara dari jantung pulau dikapalkan ke berbagai daerah. Hal ini guna memenuhi kebutuhan dalam negeri dan permintaan ekspor.

Namun beberapa tahun terakhir di dekade 90-an, pemanfaatan alur Sungai Barito tidak dapat berjalan optimal. Musababnya yaitu karena terjadi pendangkalan di lokasi ambangnya. Hal ini mengakibatkan kedalaman sungai tidak lagi mungkin dilalui oleh kapal-kapal dengan *draft* lebih dari 5 meter. Hingga tahun 1999, pengerukan sungai dibayai oleh negara melalui APBN. Tapi kemudian mulai tahun 2000 dialihkan pada Pelindo III, dengan pertimbangan bahwa Pelindo III selaku penyelenggara pelabuhan. Namun karena anggaran yang terbatas, manfaat dari pengerukan alur tersebut belum dapat sepenuhnya dirasakan

oleh masyarakat pelayaran pada umumnya.

Proses pengerukan alur Barito yang menelan dana hingga Rp 9 miliar per tahun ternyata hasilnya hanya bertahan selama maksimal tiga bulan saja. Selanjutnya lalu lintas kapal dari dan ke Pelabuhan Banjarmasin menjadi bergantung pada pasang air laut yang berlangsung selama kurang dari 6 jam per hari. Kendala ini menghambat kapal tongkang batubara yang berbobot sekitar 8 ribu hingga 9 ribu ton untuk tujuan ekspor.

Latar belakang inilah yang menjadi titik berdirinya perusahaan PT



▼ Lalu lintas kapal di Sungai Barito

Ambang Barito Nusapersada atau jamak disebut Ambapers di tahun 2004. Perusahaan patungan antara Pelindo III (Persero) dengan salah satu BUMD Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan yaitu PD Bangun Banua. Misi lahirnya Ambapers ialah guna menyelesaikan masalah kronis pendangkalan alur ambang Sungai Barito melalui pembangunan dan pengelolaan alur yang profesional.

Tak butuh waktu lama, dalam lima tahun Ambapers sudah membuahkan hasil. Pada 2008 penggunaan alur oleh lima kapal tongkang batubara dengan panjang *draft* mencapai lima meter yang sekurangnya mengangkut sekitar 12 ribu ton batubara telah berhasil melintas tanpa terkendala. Sejak beroperasinya perusahaan patungan ini, PT Ambapers telah menyumbang pendapatan rata-rata per tahun mencapai Rp 15,6 miliar kepada Pemprov Kalimantan Selatan.

Peningkatan pelayanan jasa PT Ambapers tentunya juga memberi kontribusi atas berkembangnya pelabuhan. Sejak dioperasikannya alur



Alur Sungai Barito ▲



▲ Peta muara Sungai Barito, Kalimantan Selatan



Serah terima jabatan Komisaris dan Direksi PT Ambapers ▲

barito menjadi 24 jam, jumlah kunjungan kapal terus meningkat. Dilihat dalam kurun waktu 5 tahun terakhir menunjukkan untuk arus barang khususnya dalam kemasan petikemas mengalami peningkatan 15 persen per tahun.

Menurut kabar terbaru yang diterima dari tanah Borneo, pada akhir Agustus lalu PT Ambapers telah menyelenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) di Banjarmasin, Kalimantan

Selatan. Berdasarkan risalah rapat terdapat agenda penggantian direksi dan komisaris. Maka diambil keputusan p e n g a n g k a t a n pengurus yang baru dengan komposisi komisaris disepakai sebanyak tiga orang dan komposisi direksi sebanyak dua orang. Komposisi komisaris: Sufrisman Djaffar sebagai Komisaris Utama, Irhamsyah sebagai Anggota Komisaris merangkap Sekretaris Komisaris, Hairul Saleh sebagai Komisaris. Untuk komposisi direksi H.A Zacky Hafizie sebagai Direktur Utama dan Eddy Mulyono sebagai Direktur.

“Tentunya harapan kedepan PT Ambapers dapat meningkatkan kinerjanya sehingga kedalaman alur dapat terjaga. Alur yang dalam memberikan akses kemudahan bagi kapal yang besar untuk memasuki pelabuhan. Jika arus barang lancar tentunya pertumbuhan perekonomian dapat terus terpacu,” jelas Eddy Mulyono. (Dari berbagai sumber. Lamong)

▼ Pengembangan dermaga off shore di Pelabuhan Tenau Kupang

Pelindo III Siapkan Dermaga Khusus Kapal Besar

Pelindo III saat ini telah menyelesaikan dermaga baru sepanjang 110 meter untuk sisi luar dan sisi dalam sepanjang 90 meter di Pelabuhan tenau Kupang. Dermaga itu dapat disandari kapal-kapal besar dengan berkapasitas 30 ribu ton hingga 50 ribu ton. Hal ini akan memberikan dampak yang positif dan signifikan pada pertumbuhan perekonomian di Nusa Tenggara Timur (NTT) yang berada di kawasan segi tiga emas yakni Timor Leste, Darwin, dan Indonesia.

Manager Operasi dan Komersial Pelindo III Cabang Tenau Kupang Iman Santoso Maruto beberapa waktu lalu mengatakan, dana yang dibutuhkan untuk membuat dermaga baru ini sebesar Rp 118 miliar yang bersumber dari Pelindo III sendiri. "Pembangunan pelabuhan ini tidak menggunakan dana dari APBN tapi menggunakan dana investasi sendiri walaupun sama-sama BUMN," ungkapnya.

Ditanya mengenai daya tampung pelabuhan baru itu, dirinya mengatakan kapal yang beratnya 30 ribu ton sampai 50 ribu ton bisa sandar di pelabuhan baru tersebut. "Kapasitasnya cuma satu tapi kapal yang beratnya 30 ribu ton bahkan 50 ribu ton pun bisa sandar. Settingannya memang untuk kapal-kapal yang beratnya 30 ribu ton sampai dengan 50 ribu ton," jelas Iman.

Pihaknya berharap izin operasi dari Kementerian Perhubungan segera diterbitkan. "Tujuan kita membuat dermaga ini untuk memfasilitasi kegiatan masyarakat dalam mengantarpulaukan barang," pungkasnya. (Mutlara)

▼ Aktivitas pelayanan kapal penumpang di Pelabuhan Tenau Kupang

▲ Aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tenau Kupang

Organda Dukung Upaya Majukan Pelabuhan

Organisasi Gabungan Angkutan Darat (Organda) siap membantu memajukan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang melalui ketersediaan armada umum di dalam pelabuhan, ujar Pengurus DPC Organda Khusus Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Slamet Riyadi.

"Program kerja kami ke depan yang perlu segera dilakukan adalah membantu memajukan pelabuhan khususnya di bidang transportasi," ujarnya seperti dikutip *Antara*, awal Oktober lalu. Beberapa upaya yang dilakukan diantaranya menyediakan jumlah transportasi yang cukup dan memberikan keamanan barang sampai ke tujuan. "Biasanya kami mengirimkan barang hingga lintas provinsi, harapannya pelayanan yang kami berikan bisa lebih baik lagi," jelasnya.

Apalagi kondisi rob di pelabuhan yang sudah bisa diminimalisasi sehingga mempermudah operasional kendaraan besar yang setiap hari mengirim maupun mengambil barang di pelabuhan. "Kami sangat mengapresiasi

upaya dari Pelindo III yang sudah meminimalisasi ketinggian rob di Pelabuhan Tanjung Emas, karena bagi kami keberadaan rob ini sangat mengganggu," jelasnya.

Bahkan, dari 104 pengusaha transportasi umum yang biasa beroperasi di Pelabuhan Tanjung Emas, 30 di antaranya terpaksa berhenti beroperasi karena armadanya mengalami kerusakan. "Rob ini mengakibatkan kendaraan rusak karena mesinnya cepat aus. Untuk perawatannya sendiri membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Itulah mengapa banyak perusahaan jasa transportasi yang akhirnya berhenti beroperasi," jelasnya.

Sementara itu, dengan upaya Pelindo III yang mengurangi ketinggian rob di kawasan pelabuhan tersebut diharapkan membawa dampak baik terhadap 30 perusahaan tersebut. "Harapannya semua perusahaan yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Emas ini bisa eksis lagi, sehingga ketersediaan armada umum juga semakin banyak," jelasnya. (Mutiara)



Aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas ▲



Aktivitas bongkar muat di TPK Semarang ▲



Gerbang Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ▲



Aktivitas bongkar muat di TPK Semarang ▲



Olahraga Bukan Hanya Senam

Olahraga setiap hari atau seminggu sekali bukanlah ukuran untuk menjadi sehat. Semuanya tergantung, utamanya tergantung pada niat. Berolahraga bukan untuk menarik perhatian dan juga bukan untuk mendapatkan *reward*. Olahraga bukan tren yang harus diikuti karena olahraga yang sesuai untuk orang lain belum tentu sesuai untuk diri kita.

Olahraga harus diawali niat dan konsisten melaksanakannya. Sesuaikan jenis olahraga yang akan kita tekuni dengan kebutuhan. Berolahragalah karena memang kita membutuhkannya bukan sekedar menginginkannya. Rutin walaupun cuma sebentar, santai alias tidak *ngoyo*, lakukan variasi latihan dan pilih partner yang punya komitmen olahraga yang sama dengan Anda sehingga Anda menganggap aktivitas olahraga sebagai hal menyenangkan.

Olahraga senam merupakan olahraga paling populer di negeri ini. Senam dianggap olahraga paling dinamis karena paling sering berubah 'tren'. Di tahun 80-an senam yang paling populer adalah senam lantai, senam disko dan senam prestasi. Di kala itu, Pemerintah bahkan mewajibkan murid sekolah dasar untuk menguasai Senam Kesegaran Jasmani (SKJ). Sepuluh tahun kemudian sampai dengan saat ini, olahraga senam sering disebut aerobik dan fitness. Dengan aerobik, wanita dengan berat badan rata-rata bisa membakar hingga 680 kalori per jam. Selain itu, aerobik juga menjanjikan manfaat sehat untuk wanita, seperti paha bebas selulit, serta pantat dan perut yang kencang.

Yang terbaru menjadi tren adalah senam zumba dan olahraga senam pernapasan yang disebut yoga juga pilates yaitu olahraga senam kelenturan tubuh. Dengan



Ilustrasi

membakar rata-rata 400-700 kalori per sesi satu jam, Zumba menjadi pilihan latihan yang menyenangkan, khususnya bagi para wanita. Dengan gerakan seperi menari, Zumba bisa membantu membakar lemak-lemak yang membandel di tubuh.

Walaupun beberapa kali berubah istilah, olahraga senam masih menjadi olahraga 'wajib' bagi para pegawai instansi pemerintah juga swasta. Senam dituding sebagai olahraga yang paling menyenangkan, banyak membakar kalori dan baik bagi jantung. Namun sesungguhnya tahukah Anda, ada banyak jenis olahraga lain yang banyak membakar kalori selain senam? Berikut rangkuman DERMAGA dari detik.

1. Bersepeda. Jenis olahraga yang masih menjadi tren masyarakat urban terbukti dapat membakar kalori hingga 1000 kalori per jam. Satu jam bersepeda pada intensitas maksimum akan membantu seorang wanita dengan berat badan 72 kg membakar sekitar 850 kalori dan jumlahnya bahkan lebih tinggi untuk pria, sekitar 950 kalori. Banyak komunitas bersepeda yang meramaikan jalanan kota besar saat ini. Makin ragamnya jenis sepeda menambah panjang daftar ketertarikan masyarakat kota besar untuk menekuni olahraga yang satu ini.

Ilustrasi



2. Olahraga lompat tali makin sedikit ditemui. Mungkin karena dinilai membosankan dan terkesan seperti permainan anak-anak maka olahraga ini perlahan ditinggalkan penggemarnya. Padahal, aktivitas fisik ini merupakan salah satu latihan yang membakar kalori paling banyak. Satu jam melakukan lompat tali dapat membantu pria membakar hingga 850 kalori, sedangkan wanita bisa berharap untuk membakar hingga 750 kalori.
3. Berenang mungkin menjadi olahraga yang paling menyenangkan. Orang cenderung tidak sadar menghabiskan banyak waktu untuk berenang. Tidak berkeringat membuat renang makin disukai. Berenang terbukti dapat membakar sekitar 840 kalori per jam untuk pria dan 720 kalori untuk wanita sehingga berenang layak mendapat tempat ketiga sebagai latihan yang membakar kalori terbanyak.

Banyaknya ragam olahraga tadi semoga dapat menambah wawasan Anda untuk makin menyukai olahraga dan menambah daftar variasi olahraga Anda. (Mutiar)

Ilustrasi





Ilustrasi

Menelisik Mbah Google dan www.go mbel

Andaikata Jaya Suprana hanya meneruskan usaha warisan leluhurnya dengan hanya memimpin perusahaan Jamu Jago, mungkin produknya tak akan pernah berhasil menembus pasar internasional seperti saat ini. Tetapi karena budayawan, humorolog yang juga usahawan ini “keliru” menempuh pendidikan formal di bidang musik sampai ke Jerman, maka ceritanya menjadi lain. Suksesnya kian menggurita dengan membangun Museum Rekor Indonesia (MURI), dan juga mengembangkan disiplin ilmu *kelirumologi* yang khusus membuat kajian tentang hal-hal yang keliru.

Kekeliruan profesi seperti yang dialami Jaya Suprana, juga sering menjadi kata pemaaf bagi banyak orang lainnya, seperti mantan Kepala Kepolisian Negara Jenderal Hoegeng yang mengaku bahwa beliau berprofesi sebagai penyanyi (genre music Hawaiian) tetapi mempunyai hobby sebagai

polisi. Di segmen produk, juga banyak terjadi. Entah sejauh mana sukses kendaraan buatan Jepang, andaikata mobil roda tiga (*trimobile*) produk Daihatsu itu ketika masuk ke Indonesia digunakan untuk angkutan penumpang, dengan sebutan *bemo*. Padahal di negeri asalnya hanya dipakai untuk angkutan ikan dari pelabuhan ke pasar. Berkat popularitas *bemo*, maka setelah itu di kebanyakan kota di Indonesia setiap kendaraan komersial angkutan penumpang disebut sebagai *bemo* juga, kendati diproduksi oleh Suzuki atau Toyota.

Pada era sebelumnya, kendaraan angkutan penumpang disebut dengan *oplet* (*opellet*), yang juga akibat wabah kelirumologi. Sebab setelah meninggalkan masa angkutan penumpang menggunakan *dokar* alias *delman* bin *andong* yang ditarik kuda, perusahaan angkutan kota di bilangan Molenvliet (dekat persimpangan Harmonie, Jakarta),

mulai memperkenalkan angkutan penumpang menggunakan mobil bermerek Opel, hingga disebut sebagai *opellet*. Usaha ini berkembang pesat, disusul dioperasikannya *oplet* lain menggunakan mobil buatan FIAT (*Firence Italian Automobile Transporter*), Ford, dll. Ternyata berkat kelirumologi pula, kendaraan angkutan penumpang di banyak kota Indonesia, tidak mesti bermerek Opel.

Kekeliruan mBah Google

Information Technology/Teknologi Informasi (IT/TI) yang dikembangkan dalam rangka membantu pengguna perangkat komputer agar terhindar dari kekeliruan yang tidak perlu, ternyata banyak yang diawali dari kekeliruan juga. Sebab, beberapa *brand* maupun istilah dalam dunia IT, ternyata berangkat dari kekeliruan yang tidak sengaja, tetapi karena

image yang terlanjur mendunia, maka hal itu diteruskan saja sesuai kerangka disiplin “ngelmu” (ujar orang Yogya: *angel ketemu*, susah didapatkan) *kelirumologi*.

Para pengguna komputer, mulai dari PC, laptop, PDF, iPod, tablet ataupun *smartphone* lainnya, tentu mengenal kata Google sebagai mesin pencari yang saking pintarnya sering disebut sebagai mBah Google. Padahal sebenarnya, mesin pencari yang sering dianggap tidak pernah keliru dalam memberi informasi ini, berangkat dari kekeliruan yang tidak disengaja. Mesin pencari yang mulai eksis tahun 1996 ini dirancang oleh Larry Page dan Sergey Brin, pada saat mereka menempuh pendidikan pascasarjana di Stanford University.

Google ternyata bukan nama pertama yang digunakan sebagai “*trade mark*” mesin pencari tersebut, karena Page dan Brin pada awalnya menggunakan nama *BackRub* yang mengandung arti sama dengan *backline* (garis belakang). Setelah sekitar satu tahun memakai

brand *BackRub*, pada tahun 1997 dilakukan perubahan nama, dengan *Googol*, yang terpakai hingga saat ini. Kata *Googol*, digunakan untuk mengacu kepada istilah matematika, untuk angka 1 dengan seratus (100) nol (0, *zero*) di belakangnya. Pemilihan nama ini, didasari pada niat merefleksikan bahwa *Googol* merupakan situs pencarian data, yang tak mengenal batas. Maksudnya adalah, lewat situs ini penelusur dunia maya bisa mencari data dan informasi tentang apa saja, tanpa batas.

Lalu kenapa *Googol* kemudian berubah menjadi *Google*. Tak lain karena semata-mata hanya kekeliruan dalam menulis. Kalau untuk kasus di Indonesia, mungkin terdapat persamaan dengan apa yang dialami oleh sastrawan Arswendo Atmowiloto, yang sebenarnya bernama Sarwendo yang merupakan nama anak panah pusaka Raden Arjuna. Tetapi karena redaksi media yang memuat cerpen karangannya keliru menulis Sar menjadi Ars, maka yang kemudian melejit justru

adalah nama Arswendo. Andaikata waktu itu tak terjadi kesalahan tulis, apakah Arswendo juga akan setenar saat ini.

Karena sudah terkontaminasi virus *kelirumologi* yang membawa berkah, akhirnya Page dan Brin terpaksa terus menggunakan nama *Google* di situs yang dibangunnya. Andaikata kala itu tak terjadi salah tulis, apakah brand *Googol* akan bisa setenar *Google*, dan apakah orang Indonesia akan menyebutnya dengan sarkastik sebagai mBah *Google* yang serba tahu, tak ada yang bisa menjawab.

Yahoo dan Yahoo!

Ada yang menyebut bahwa kata *Yahoo* !, diambil dari teriakan suku Indian atau para *Cowboy* yang menggembala ternak di padang savanna benua Amerika. Hal itu, mungkin benar bila dilihat dari konteks tertentu. Tetapi, *Yahoo* ! dalam kaitannya dengan IT, merupakan hasil rekaan Jerry Yang dan David Vilo pada Januari

1994, ternyata singkatan dari kalimat panjang: *Yet Another Hierartical Officous Oracle*, yang bisa diartikan sebagai: suatu tempat untuk bertanya segala yang diketahui yang disusun bertingkat dan hierarkis. Mungkin karena kata-kata tersebut cukup sulit dihafal, maka untuk mempermudah lalu disebut dengan *Yahoo* ! saja.



Jaya Suprana ▲



Sergey Brin (kiri) dan Larry Page ▲

Berdirinya Yahoo ! berawal dari proyek situs yang disebut *Jerry and Dave's Guide to the Rprld Wide Web*. Tetapi ada pihak lain yang menyebut bahwa nama Yahoo ! diambil dari novel terkenal *Gulliver's Travel* (Perjalanan Gulliver) karya Jonathan Swift. Jerry dan David menyukai nama itu, karena terkesan primitif, kuno dan kasar.

Sebenarnya, kata yahoo sudah dipergunakan oleh perusahaan lain sebagai merek produk mereka. Namun karena sudah kesengsem dengan kata Yahoo, maka Jerry dan David menambahkan tanda seru (!) di belakang kata yahoo, sehingga penulisannya menjadi Yahoo !. Karena perusahaan pemilik nama awal yahoo tak mempersoalkan, akhirnya kata Yahoo ! terus dipergunakan oleh Jerry dan David.

Namun ada saja orang-orang yang suka mengotak-atik dan mencari kontroversi, dengan memunculkan kontroversi. Nama itu diidentikkan oleh sejumlah orang dengan makna dari Tuhan atau alam bahasa Ibrani Yahwee. Tetapi kontroversi itu,

secara perlahan menghilang dan sebutan *Tahoo* ! tetap bertahan hingga hari ini.

w.w.w. go mbel

Mengapa pabrikan perangkat keras dan perangkat lunak Amerika Serikat McIntosh yang dipimpin miliarder Steve Jobs memakai gambar apel untuk penanda produk mereka. Dipilihnya merek dagang *Apple*, konon disebabkan Jobs merupakan penggemar lagu-lagu The Beatles yang pernah menciptakan lagu dengan memasukkan kata *apple* dalam liriknya. Tetapi ada pula orang yang mengatakan bahwa kata *apple*, diilhami dari pengalaman Steve Jobs yang pernah bekerja di perkebunan apel di negara bagian Oregon.

Tetapi yang paling masuk akal adalah penuturan bahwa pemilihan logo buah apel bagi produk McIntosh, merupakan upaya keluar dari kelirumologi. Sebab,

logo pertama yang digunakan untuk produk ini pada tahun 1976, didisain oleh Ronald Wayne berupa sosok ilmuwan Isaac Newton yang sedang duduk di bawah pohon apel. Atas dasar renungan Newton setelah melihat buah apel yang jatuh ke tanah, diketemukanlah teori gaya gravitasi.

Guna menghindari pengertian yang terlalu filosofis dan sulit dicerna

awam, maka logo produk McIntosh diubah menjadi hanya sosok buah apel yang *kerowak* sebelah karena bekas gigitan. Kerowakan ini adalah untuk membedakan apel dengan tomat. Awalnya, buah apel itu digambarkan dengan hiasan warna pelangi sebagai presentasi segi humanis. Di tahun 1997 warna logo Apple diubah kembali menjadi hitam polos. Namun dalam rangka mengikuti tren millennium an disain modern, warna hitam pada Apple kembali diubah menjadi keperakan.

Dunia maya memang sesuatu domein tanpa batas, termasuk dalam memunculkan kreativitas. Maka bagi manusia Indonesia, tak usah kaget kalau menemukan website yang berbunyi w.w.w.go mbel, sebagai representasi usaha tak jelas ibarat *wewe gombel*, "mahluk halus" yang konon sering kelayaban di perbukitan sebelah selatan kota Semarang. Di masa lalu sebelum dibukanya ruas-ruas jalan baru, akses ke luar kota Semarang ke arah selatan harus lewat tanjakan Gombel, yang banyak makan korban akibat rem blong. (Nilam)



Bus Surabaya Heritage Track ▲



Yuk Keliling Surabaya Naik Heritage Track!

Sebagai destinasi wisata, Surabaya mungkin kalah populer dibanding Bandung, Yogyakarta, atau Jakarta. Padahal, Kota Pahlawan ini sebenarnya memiliki cukup banyak tempat menarik. Surabaya punya banyak sudut yang akan membawa ke masa lalu. Sepanjang sejarah Indonesia, kota ini memberikan peran besar sebagai kota pelabuhan yang strategis. Menyadari potensi wisata sejarah ini, House of Sampoerna memberikan tur gratis untuk bernostalgia di sebelah utara kota Surabaya. Beberapa tempat wisata di Surabaya bisa dikunjungi tanpa harus membeli tiket masuk alias gratis.

Tur naik bus keliling kota ini bernama *Surabaya Heritage Track*. Bus yang digunakan sudah dimodifikasi menyerupai *tram* yang dahulu juga pernah beroperasi di kota pahlawan. Dengan bus merah berkapasitas 20 orang, akan diajak berkeliling Surabaya secara cuma-cuma. Surabaya pada bagian utara kota yang menyimpan banyak sekali bangunan bersejarah.

Untuk menelusuri kepingan-kepingan masa lalu Kota Pahlawan ini, dapat ikut tur yang tersedia setiap hari (kecuali Senin).

Dalam satu hari, Surabaya Heritage Track, dibagi dalam 3 jadwal keberangkatan, dengan rute yang berbeda. Sedangkan dalam 1 minggu terdapat 2 rute, yaitu Rute A short trip pada hari Selasa, Rabu, Kamis dan Rute B long trip pada hari Jumat, Sabtu dan Minggu. Sedangkan pada hari Senin SHT tidak ada rute. Adapun tempat-tempat yang menjadi bagian dalam track tersebut meliputi Gedung Internasional, Tugu Pahlawan dan PTPN Merak Terminal HoS, Kalisosok, Internatio, Polwiltabes, Bangunan di jalan Veteran, Lindeteves, Gedung Brantas, Kantor Gubernur, Tugu Pahlawan, Balai Pemuda, Balai Kota, Gedung Cak Durasim dan gedung-gedung bersejarah lainnya yang selama perjalanan dijelaskan oleh *tour guide*. (Kalimas2)



▲ Suasana makan bersama



▲ Kuliner kwee tiau

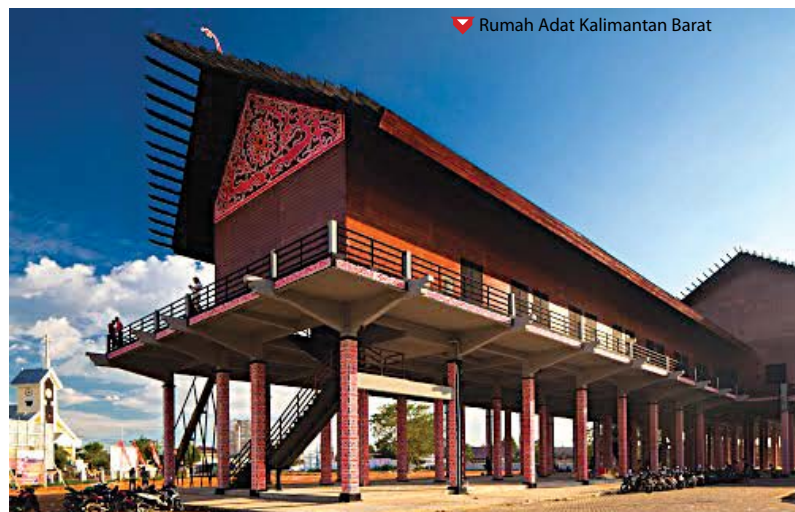
Pontianak Kota Majemuk yang Ramah Pendatang

Terakhir kali saya meninggalkan Pontianak (ibukota Propinsi Kalimantan Barat, Red) di Tahun 1992, kesan mistis masih belum bisa lepas dari pikiran saya. Entah karena saya pun punya pengalaman tentang itu atau karena hal lain, yang jelas Pontianak masih lekat dengan sebutan negeri seribu hantu.

Wikipedia mencatat, nama Pontianak yang berasal dari Bahasa Melayu itu dipercaya ada kaitannya dengan kisah Syarif Abdurrahman (Sultan Pontianak pertama, Red) yang sering diganggu oleh hantu kuntilanak ketika beliau menyusuri Sungai Kapuas. Menurut ceritanya, Syarif Abdurrahman terpaksa melepaskan tembakan meriam untuk mengusir hantu itu sekaligus menandakan di mana meriam itu jatuh, maka di sanalah wilayah kesultananannya didirikan. Peluru meriam itu jatuh di dekat persimpang Sungai Kapuas dan Sungai Landak, yang kini dikenal dengan nama Kampung Beting. Sampai saat ini, dentuman meriam di Sungai Kapuas masih sering kita dengar di Kota Pontianak menjelang Hari Raya Idul Fitri sebagai simbol kemenangan umat Islam.

Penduduk Pontianak seperti juga di seluruh Propinsi Kalimantan Barat, berbaur antara Melayu, Dayak dan

Tionghoa. Mungkin hanya di Kalimantan Barat, saya bisa menemukan keharmonisan dan kerukunan bangsa Melayu, Dayak dan Tionghoa. Ketika Idul Fitri tiba misalnya, masyarakat Pontianak saling 'ujung-ujung' (tradisi saling berkunjung, Red) tanpa membedakan agama dan suku. Bahkan saya yang berasal dari suku Jawa pun, bisa merasakan keharmonisan masyarakat kala berlebaran disana. Rasanya seperti memiliki keluarga



▼ Rumah Adat Kalimantan Barat

besar karena tamu yang berkunjung ke rumah nyaris tak pernah berhenti selama dua hari lebaran. Belum lagi, ada juga tradisi 'nanggok' (mendapatkan uang saku lebaran/angpao lebaran, Red) yang dilakukan oleh anak-anak kecil disana. Semua itu menambah kemeriahan hari raya di Pontianak.

Seperti daerah lain di Indonesia yang didominasi oleh perairan, maka aktivitas perdagangan di Pontianak pun banyak dilakukan di Sungai kapuas. Pelabuhan Pontianak yang berada di tepi Sungai Kapuas menjadi titik penting perekonomian Kalimantan Barat dan menghubungkan area seluas 146,8 ribu kilometer persegi di propinsi Kalimantan Barat. Dulu, Pelabuhan Pontianak belum dilengkapi dengan fasilitas pelayanan petikemas. Sejak membuka diri menjadi pelabuhan petikemas, Pelabuhan Pontianak yang berada dalam wilayah kerja Pelindo II itu, makin ramai dengan aktivitas perdagangan. Dibantu dua pelabuhan kawasan yaitu pelabuhan Sintete dan pelabuhan ketapang, geliat kinerja Pelabuhan Pontianak patut diperhitungkan. Tiga unit *container crane* (CC) saat ini menopang kokoh aktivitas petikemas di Pelabuhan Pontianak.

▼ Gadis penari Dayak



Bagi Orang Indonesia, apalah artinya sebuah perjalanan tanpa buah tangan alias oleh-oleh. Oleh-oleh menjadi daftar wajib setiap pelancong asli Indonesia. Dulu Saya hanya membawa oleh-oleh bawang putih, pie susu, produk durian (termasuk lempok/dodol durian, Red) dan turunannya dari Pontianak ke Jawa, tapi sekarang ada banyak oleh-oleh yang bisa saya bawa pulang. Selain lempok durian, ada juga bingke, kripik talas, amplang, hingga olahan khas dari lidah buaya, baik berupa minuman ataupun manisan. Semua produk itu, menambah panjang dan berat barang bawaan saya. Selama berkunjung pun, tak lupa Saya berwisata kuliner khas daerah. Kwetiau, bubur ikan dan bubur Sambas/ Pontianak yang jarang sekali Saya temukan di Jawa (kalaupun ada, dijamin tak senikmat khas Pontianak), tak luput dari jadwal wisata kuliner Saya. Dulu kala sakit flu, saya selalu rutin mengonsumsi bubur ikan. Kuahnya yang panas membuat tubuh Saya hangat dan segar bugar lepas menyantapnya.

Tak lupa, Saya juga berkunjung ke Kota Singkawang sebuah kota legenda di Kalimantan Barat yang menjadi saksi migrasi orang-orang Tionghoa ke Kalimantan Barat. Disana, yang Saya tuju adalah sebuah toko kecil penjual mie. Bukan sembarang mie karena mie yang satu ini di beri *topping* ubur-ubur. Bayangan kita akan hewan ubur-ubur yang cenderung menakutkan karena sengatannya, langsung hilang begitu merasakan rasa mie ubur-ubur. Kenyal, gurih dan dijamin sedap membuat Saya dan beberapa teman enggan beranjak dari kedai mie. Suasana tradisional ditengah kota benuansa Tionghoa menambah sensasi makan menjadi luar biasa.

Tiga hari memang kurang bagi Saya melepas kerinduan akan Kota Pontianak. Tapi karena waktu yang memang terbatas, terpaksa saya tinggalkan Pontianak dengan harapan bisa datang berkunjung lagi. Kembali ke pusat kota, Saya menuju Bandara Supadio untuk *take off* ke Surabaya dan memulai rutinitas Saya lagi seperti biasa. (Mutiar)



Senja di Sungai Kapuas ▲



Kampung tradisional di sisi Sungai Kapuas ▲



Pantai Rahasia Ikon Baru Wisata Bali

Bali pernah dikenal sebagai tempat wisata yang aman dan tenang. Tetapi kini kian sulit mencari tempat sepi.

Para pelukis *Mooy Indie* seperti Arie Smith, Walter Spies hingga Cavarubias, sangat berjasa memperkenalkan Bali ke manca negara. Dengan gaya lukisan naturalis menggambarkan gadis bertelanjang dada, *terassering* sawah, pantai-pantai yang tenang dan keheningan para *pemedak* pura, menjadikan “promosi” mereka sejak akhir tahun 1920-an, berhasil menarik puluhan ribu wisatawan mancanegara (wisman) ke Pulau Dewata.

Pada mulanya adalah Pantai Sanur yang posisinya menghadap ke arah timur, menjadi favorit bagi mereka yang mencari kehangatan matahari pagi Pulau Bali. Ketenarannya makin mencuat, antarlain disebabkan oleh kepiawaian perupa Le Majeur dalam mengeksplorasi keindahan tubuh penari terkenal yang juga isterinya, Ni Polok. Ketika tahun 1962 di pantai yang kala itu sepi, atas prakarsa Presiden Pertama RI Bung Karno mulai dibangun Sanur Beach Hotel sebagai properti bertingkat pertama di Denpasar, kegiatan pariwisata di Bali kian meningkat. Tetapi kemudian, pada

lahan di kiri kanan hotel, dibangun resort berupa bangunan-bangunan milik pribadi yang menutup akses ke pantai bagi wisatawan berkantong pas-pasan, kegiatan mulai bergeser ke Pantai Sindu.

Tahun 70-an sebagai awal *booming* industri pariwisata Bali yang ditandai dengan kian banyaknya wisman yang datang, ditandai pula dengan pembangunan properti besar-besaran yang sekaligus membutuhkan lahan lebih luas. Namun akibat keterbatasan lokasi di dalam maupun seputar kota Denpasar, para pengembang mulai melirik lahan-lahan kosong

di pantai-pantai kawasan Nusadua, Seminyak maupun Kuta. Bahkan bukit-bukit berbatu di Jimbaran, Ungasan dan Pecatu, kemudian dikembangkan menjadi lahan penangguk dollar.

Where to Hide

Kuta yang semula merupakan desa adat, kian menjadi pilihan para backpacker yang dikenal sebagai *ten dollar a day tourist*, karena munculnya *home stay* dan *café kaki lima* yang biayanya jauh lebih murah dibanding kalau harus menginap atau bersantai di hotel serta restoran kelas bintang. Maka, Kuta yang semula asri dan sepi diwarnai lambaian nyiur serta pasir pantainya yang putih, sejak saat itu berubah menjadi *enclave* cosmopolitan yang hiruk pikuk oleh alunan music *reggae*, *R & B* serta *heavy metal* yang kemudian diwadahi di klab malam seperti Kayu Api, Peanut, Planet Bali, dll.

Maka suasana serba *hippies* dengan peredaran sembunyi-sembunyi atau juga terang-terangan berbagai bentuk *drug*, sangat digemari oleh wisman seperti John Harlow (32) yang di negerinya adalah pekerja konstruksi dan berniat ke Bali untuk menghabiskan libur musim panas. Tetapi suasana seperti itu, mengakibatkan wisman sekelas Mr. Olsen (52), doktor dengan latar belakang sebagai dosen sosiologi di negerinya, kian merasa tak nyaman untuk berlama-lama mengunjungi Kuta dan lebih memilih menyewa hunian di tepian sungai kecil alami di bilangan Ubud, Kabupaten Gianyar. Kekecewaan juga dialami oleh Ann Padleton (22) mahasiswa antropologi budaya asal Sydney yang gemar menyusuri pantai-pantai sepi dan perbukitan yang menantang, untuk melampiaskan

hobby fotografinya. "*Where must I'm going to hide here in Bali ?*" ujarnya menanyakan ke mana ia harus "bersembunyi" di Bali, agar bisa menemukan *angle-angle* cantik sasaran lensanya. Sebab selain kuliah, Ann juga kontributor majalah pecinta alam yang terbit di Melbourne.

Penjelajahan Baru

Kalau masalahnya hanya sekedar mencari sepi di Bali, mungkin Lovina di Kabupaten Buleleng bisa menjadi pilihan. Tetapi bila pertimbangannya juga terkait sarana transportasi darat yang murah dan mudah, serta tempat bermalam yang sesuai dengan *budged*, Lovina yang menjadi kebanggaan *pelingsir* Puri Buleleng sekaligus masyarakat Bali Utara, tak akan masuk hitungan. Sebab selain biaya yang mahal, juga hanya sedikit yang bisa *diabsorb* untuk laporan jurnalistik sesuai arahan dari *publisher* yang mebiayai perjalanannya. Karena keterbatasan waktu, maka Ann memilih untuk mencari obyek lain, ke obyek wisata petualangan alam *hiking*,

cycling dan *rafting* di Telaga Waja, Kabupaten Karangasem.

Bagi mereka yang gemar mengeksplorasi obyek wisata yang termasuk baru, sebenarnya dapat mencoba untuk menyebarkan diri ke pantai-pantai sunyi di sisi selatan Kuta. Tepatnya ke bagian barat dan utara semenanjung Nusa Dua yang berada di selatan Legian, yang tiap harinya selalu diwarnai oleh suasana hingar bingar. Sejak beberapa tahun terakhir, operator wisata di Bali mulai menggarap potensi wisata alternatif dengan memoles pantai-pantai sepi di bagian selatan Kabupaten Badung. Lokasi wisata ini, berjarak sekitar 30 Km dari kota Denpasar, dapat ditempuh lewat Sesetan-Pesanggaran-Jl.Raya Pelabuhan Benoa-Jalan Tol Bali Mandara.

Setelah sampai ke Jalan Raya Kuta, berbelok ke kiri sampai Jimbaran, melewati komplek Universitas Udayana yang didominasi oleh *limestone*. Setelah masuk ke Jl. Raya Uluwatu bisa memilih belok ke kiri menuju Pantai Pandawa, atau ke kanan menuju pantai Balangan atau ke Pantai Padang-



Ornamen patung di Pantai Pandawa ▲

padang dan Pantai Suluran. Jalan di lingkungan ini keseluruhannya dilapis oleh aspal hotmix dan cukup mulus dilewati mobil atau sepeda motor. Ukuran lebarnya cukup dilalui dua kendaraan roda empat yang berpapasan. Tetapi ketika mengemudi di jalan suburb ini, mata harus selalu waspada. Sebab pada tiap-tiap perempatan, terdapat penunjuk jalan ukuran kecil yang bila tak dicermati justru bisa menyesatkan.

Membelah Bukit

Bila perjalanan kali ini ingin runtut, obyek wisata pertama yang seyogianya dipilih ialah Pantai Pandawa, yang berada di Desa Kutuh. Rute paling nyaman adalah melintasi Jalan Raya Uluwatu kemudian berbelok ke timur menuju Nusa Dua. Untuk sampai ke lokasi, harus tetap cermat mengikuti petunjuk arah agar tak sampai kelewat hingga kendaraan harus berbalik arah. Kalau sekedar menggunakan kendaraan bermotor roda dua, masalahnya tak akan terlalu runyam. Tetapi manakala terpaksa harus berputar balik arah menggunakan kendaraan roda empat, hal tersebut harus dilakukan dengan hati-hati saat memutar, karena kendaraan cukup ramai dan akibat aspalnya yang mulus biasanya pengemudi ingin memacu kendaraannya pada kecepatan diatas 60 Km/jam. Ini bisa berbahaya, sebab bila kepergok berpapasan arah dengan mobil dari jurusan lain, bisa sama-sama tergagap-gagap.

Setiba di Pantai Pandawa, akan dijumpai panorama yang sangat mengesankan karena seakan memasuki gerbang alami yang berupa jalan membelah bukit kapur yang menjulang di sisi kiri-kanan bagaikan hasil irisan dengan pahat raksasa. Setelah itu, akan sampai ke tebing menghadap alam lepas yang menyuguhkan pemandangan pantai dan laut lepas menghampar.

Setelah menempuh jalan yang menurun, akan dijumpai ceruk-ceruk di tebing karang yang berisi patung patung batu setinggi sekitar 5 meter. Di sini, pengunjung biasa menyempatkan diri untuk berfoto sebagai kenangan untuk dimasukkan ke album, atau juga banyak yang mengunggahnya lewat *social media*.

Meskipun di Pantai Pandawa sudah tampak geliat kegiatan wisata yang didominasi oleh wisman, tetapi belum sampai se"parah" seperti yang terjadi di Kuta. Untuk membeli souvenir maupun mengisi perut, di Pantai Pandawa telah terdapat toko dan beberapa rumah makan yang jumlahnya dapat dihitung dengan jari tangan. Bagi yang ingin bersantai, sudah disediakan bangku jemur dan payung pantai. Bila air laut sedang surut, pada jarak sekitar 30 meter dari pantai akan tampak gugusan karang yang menjadi *break water* alami. Dengan adanya penahan ombak laut selatan ini, di bagian dekat pantai dapat digunakan berdayung sampan tanpa khawatir tergucang ombak.

Sebagai obyek wisata alternatif, pengelola Pantai Pandawa bekerjasama dengan desa adat setempat hanya menarik biaya masuk ke lokasi sebesar Rp.2.000/orang dan untuk parkir mobil

dipatok biaya Rp.5.000/unit. Tarif ini tentu jauh lebih murah apabila dibanding dengan tarif parkir mobil di Kuta yang dikenakan tarif progresif Rp.5.000/unit untuk satu jam pertama kemudian untuk jam-jam selanjutnya dikenakan Rp.3.000/unit/jam.

Eat, Pray & Love

Obyek wisata selanjutnya yang patut dikunjungi adalah Pantai Padang-padang, yang berada di Desa Pecatu, yang dapat dihampiri lewat jalan Labuhan Sait. Gerbang masuk ke Pantai Padang-padang berada peris di tepi jalan, dan kendaraan harus diparkir di sini. Sebab setelah itu, pengunjung harus menapaki tangga melalui celah batu karang yang sempit serta gelap sepanjang 40 meter yang penerangannya kurang mendukung bagi mereka yang punya trauma pada kegelapan.

Pantai Padang-padang menjadi kian tenar setelah digunakan *shooting* film *Eat, Pray and Love* yang berkisah tentang pencarian equilibrium dan harmony oleh Liz Gilbert (diperankan dengan intens oleh Julia Robert). Tetapi sebenarnya pendorong ketenaran awal Pantai Padang-padang adalah grub musik



Jalan membelah bukit menuju Pantai Pandawa ▲

Michael Learns to Rock, yang pada tahun 1996 melakukan *shooting* untuk album mereka yang bertajuk *Somebody*. Bagi yang pernah menyaksikan dua pasase hasil *shooting* itu, akan dapat menarik perbandingan bahwa justru pada waktu lalu Pantai Padang-padang tampak lebih indah dan natural, tak terdapat ada sampah yang berserakan seperti saat ini. Hal itu terjadi karena pengelola obyek wisata di sini kurang “kenceng” menghadapi wisatawan yang sembarangan membuang sampah plastik, padahal di sudut dekat tempat persewaan papan selancar sudah terdapat tempat sampah cukup besar. Namun karena jumlahnya kurang banyak dan sebarannya kurang merata, para wisatawan asing yang umumnya peselancar itu sering “*cuek bebek*”.

Perjalanan mencari sepi, dapat diteruskan ke Pantai Suluban dengan julukan *Blue Point*, yang tak jauh dari Pantai Padang-padang. Tetapi obyek wisata ini tidak direkomendasikan bagi anak-anak, wanita hamil, manula yang kurang sehat, ataupun mereka yang lemah jantung. Sebab untuk sampai ke sana harus dengan menempuh jalan setapak yang terjal pada lintasan yang cukup

panjang. Tetapi bagi mereka yang tak ada masalah dengan kesehatan, kunjungan ke pantai ini akan terbayar lunas setelah tiba di lokasi obyek wisata, yang berupa perairan kecil diapit dinding karang kokoh hingga menjorok jauh ke laut, dan akan membuat wisatawan merasa memasuki ruang berdinding batu dengan pemandangan lautan yang mempesona. Bagi yang ingin bersantai, bisa menyaksikan semua keelokan ini dari restoran yang dibangun di tebing pengapit pantai tersebut.

Pantai Rahasia

Pantai Balangan cukup tepat disebut sebagai “pantai rahasia”, karena lokasinya yang tersembunyi di bagian selatan pulau Bali. Letaknya berada di kawasan Pecatu, Kecamatan Kuta Selatan Kabupaten Badung. Posisinya berada di antara dua bukit karang yang terjal. Pantai ini memiliki panjang kurang lebih 1 kilometer ke arah utara. Bagian pantai di dominasi rangkaian pohon kelapa yang tertata rapi dan unik.

Meskipun berada di tempat yang sepi, tetapi dari Pantai Balangan pengunjung dapat menyaksikan

aktivitas Bandar Udara Internasional Ngurah Rai yang terletak di sebelah utara. Sedangkan pada bagian timur terlihat tebing tinggi, sebagai pembatas dan terdapat lekukan yang tergerus oleh ombak. Pada bagian barat pantai dibatasi tebing tinggi yang penuh vegetasi berbagai macam tumbuhan, terutama pohon kelapa, perdu serta tanaman merambat. Selain itu juga terdapat semacam pondok yang jadi *check point* untuk menikmati pantai dari ketinggian. Jika kondisi laut sedang surut pengunjung bisa terus berjalan menyusuri tepian air ke arah barat menuju pantai *Dreamland*.

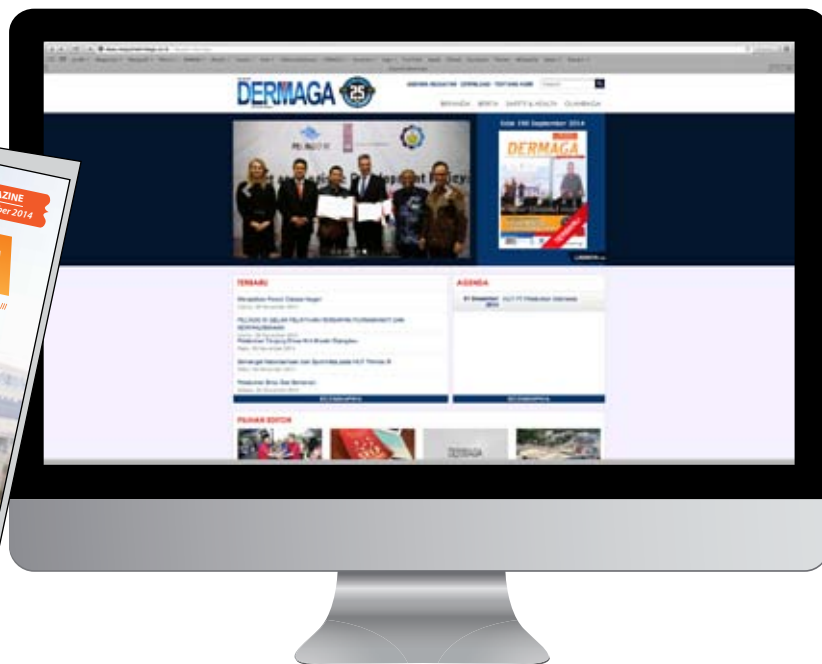
Pasir di pantai ini sedikit lebih kasar jika di banding dengan pasir yang terdapat pada pantai lain di Bali. Fasilitas di obyek wisata pantai Balangan cukup lengkap, diantaranya kafe dan penginapan di sekitar pantai. Pada dekat perairan terdapat warung-warung beratap ilalang, dengan nuansa Hawaii. Pengunjung bisa menikmati dahsyatnya debur ombak sambil menyantap mie instan dan bir dingin sajian favorit para artis, jejeran kursi malas tanpa penghuni menjadi pemandangan lain di pinggir pantai Balangan.

Selain menikmati suasana pantai, wisatawan juga bisa menjajal ombak pantai selatan dengan berenang di laut, berselancar atau *surfing* yang menjadi daya tarik Pantai Balangan ini. Namun mengingat pantai ini terletak di bagian selatan Pulau Bali yang ombaknya cukup besar, peselancar harus selalu waspada, karena di lokasi ini tidak ada penjaga pantai sekelas *Bay Watch* yang bertugas mengawasi keamanan pengunjung.

Maka apabila datang ke Bali dan ingin “melarikan diri” menghindari kebisingan seperti yang selalu terjadi di kawasan Kuta, pantai-pantai sunyi di selatan Bali yang terlindung tebing tinggi bukit Pecatu ini, sangat direkomendasikan. (Kalimas)



 Pantai Balangan



Terbit Cetak Dan Online Majalah Dermaga Jadi Referensi Diskominfo

Mengelola sebuah media bukanlah suatu hal yang mudah. Terbit tepat waktu dan konsisten hanyalah sedikit faktor keberhasilan pengelolaan media. Saat ini, media harus dapat menyajikan hal yang berbeda dari media lainnya. Perbedaan itulah yang menjadikan media tetap dinanti oleh publik setianya.

Berangkat dari kondisi tersebut, pada akhir Oktober lalu, Dinas Komunikasi dan Informatika (Diskominfo) Propinsi Jawa Timur menyelenggarakan Workshop Mengelola Media Cetak dan Online di Surabaya. Sebanyak 25 perwakilan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) mengikuti workshop yang berlangsung selama dua hari tersebut.

Kepala Bidang Pemberdayaan Teknologi Informasi dan Komunikasi (PTIK) Diskominfo Jatim-Mardiono dalam sambutannya mengatakan bahwa tujuan diadakannya acara tersebut adalah untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia Pegawai Negeri Sipil di bidang penulisan dalam pengelolaan media informasi melalui media *online* atau media cetak.

Narasumber workshop yang juga merupakan akademisi dan pemerhati media Tjuk Suwarsono kala itu mengatakan, "Saat ini banyak pemberitaan mengacu pada media sosial. Sedangkan media sosial memiliki kelemahan yaitu informasi lebih banyak bersifat anonim dan menyudutkan salah satu pihak. Dengan demikian diharapkan media cetak tidak mengutip informasi dari media sosial."

Menurutnya, media cetak sebaiknya dibuat semenarik mungkin, seperti penggunaan judul yang menarik dengan huruf tegak bercetak tebal. Selain itu, warna

sampul dan pemilihan foto yang menarik juga berperan penting. Hal itu agar media cetak SKPD mampu menjangkau empat sasaran media, yaitu kelompok internal dinas, keluarga, pihak ketiga yang berhubungan dengan SKPD seperti *supplier* dan rekanan, serta kelompok yang berkepentingan dengan SKPD seperti investor. Semakin banyak pembaca yang dijangkau, maka dampak yang diharapkan juga akan semakin besar.

Tjuk Suwarsono menyebutkan bahwa salah satu majalah yang mampu memenuhi hal-hal tersebut yaitu Majalah Dermaga oleh Pelindo III yang telah beberapa kali meraih penghargaan, diantaranya pada *event* BUMN Corporate Secretary Public Relations Award Tahun 2013 sebagai Pemenang Terbaik Pertama Kategori Newsletter-Majalah Internal. Pada *event* PR Program & People of The Year 2013 Majalah Dermaga juga dinobatkan sebagai Best Internal Communication Media Program. Sedangkan pada *event* BUMN Internal Media Awards 2014, Majalah Dermaga meraih penghargaan untuk kategori majalah.

Untuk menyesuaikan diri dengan perkembangan jaman, media cetak saat ini juga harus terbit dalam versi online seperti yang telah dilakukan oleh Majalah Dermaga yang terbit dalam versi online www.majalahdermaga.co.id. Tjuk menambahkan, bahwa untuk menjangkau banyak sasaran, media online harus memenuhi tiga syarat utama, yaitu halaman utama yang menarik, informasi yang *up to date* dan bisa dibuka dalam tujuh detik. "Dengan berbagai media yang dimiliki oleh kedinasan maka masyarakat akan merasa terajak untuk memahami proyek-proyek yang dijalankan oleh dinas," katanya menutup perbincangan. (Mutiarra)



▲ Penyerahan bantuan bedah rumah

Pelindo III Bedah Rumah Warga Denpasar

Bekerjasama dengan Kontraktor Kontrak Kerja Sama (K3S) Kota Denpasar, Pelindo III Cabang Benoa membedah rumah (merenovasi) seorang warga yang tinggal di rumah yang kondisinya sangat memprihatinkan di daerah Denpasar. Warga tersebut bernama Wayan Mangku Banang Gunadi (80 tahun). Ia tinggal bersama dua anaknya yang kurang beruntung karena mengidap *down syndrome*. Rumah yang terletak dalam gang sempit tersebut sebelum dibedah tampak hampir roboh. Atapnya bocor di sana-sini dan hanya beralaskan tanah. Setelah dibedah rumah tersebut terlihat kokoh dan lantainya sudah berkeramik. Panitia pun tak lupa memberikan perabotan rumah tangga sederhana seperti meja kursi dan tempat tidur.

Oktober lalu program bedah rumah ini diresmikan oleh Istri Walikota

Denpasar Ida Ayu Selly Fajarini sebagai Ketua K3S Kota Denpasar. Program bedah rumah ini adalah program berkesinambungan K3S Denpasar yang bekerja sama dengan program CSR BUMN dengan memberikan bantuan dan perhatian kepada masyarakat yang kurang mampu yang ada di area tanggung jawab dari Pemerintah Kota Denpasar.

"Program bedah rumah ini adalah bagian dari *Corporate Social Responsibility* yang Pelindo Benoa lakukan bekerja sama dengan K3S untuk kesejahteraan Kota Denpasar. Seperti untuk dana kesehatan serta pendidikan," jelas GM Pelindo Benoa, Capt. Ali Sodikin. Program bedah rumah dilaksanakan dengan dana *charity* yang dihimpun pada saat Benoa Port Jazz Festival, Maret lalu di Pelabuhan Benoa.

Selain program ini banyak program

yang dilakukan untuk membantu masyarakat Denpasar, antara lain setiap minggu K3S membagikan 15-20 unit kursi roda dan alat bantu dengar kepada mereka yang membutuhkan. "Kita juga memberikan bantuan pengobatan kanker yang langsung kami rujuk ke rumah sakit besar jika rumah sakit yang ada di kota Denpasar tidak mampu untuk menangani," ungkap Selly.

Dalam acara tersebut, Ida Ayu Selly dan Ali Sodikin sempat berbincang sejenak kepada penerima bantuan bedah rumah, Bapak Mangku Ganang. Mereka menyampaikan rasa prihatinnya juga pada anak-anaknya yang mengalami *down syndrome*. Mangku yang didampingi oleh putrinya, walaupun dengan wajah dan tatapan yang kosong namun terlihat bahagia karena telah mendapatkan perhatian yang dari pemerintah. (Manyar)

Kabinet Kerja 2014-2019

No	Jabatan	Nama	TTL	Latar Belakang
1	Menteri Sekretaris Negara	Pratikno	Bojonegoro, Jawa Timur, 13 Februari 1962	- Rektor UGM (2012-2014) - Ph.D, Universitas Flinders, Australia (1997)
2	Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Bappenas	Andrinof Chaniago	Padang, Sumatra Barat, 3 November 1962	- Direktur Eksekutif CIRUS Surveyor Group (2008-sekarang) - Doktor Filsafat UI
3	Menteri Koordinator Kemaritiman	Indroyono Soesilo	Bandung, Jawa Barat, 27 Maret 1955	- Direktur FAO (2012-2015) - Ph.D, Geologic Remote Sensing, Universitas Iowa, AS (1987)
4	Menteri Koordinator Politik Hukum dan Keamanan	Tedjo Edy Purdjianto	Magelang, Jawa Tengah, 20 September 1952	- Kepala Staf TNI AL (2008-2009) - Sekolah Staf & Komando ABRI
5	Menteri Koordinator Perekonomian	Sofyan Djalil	Aceh, 23 September 1953	- Menteri BUMN (2007) - Menkominfo (2004-2007) - Doctor of International Financial & Capital Market Law & Policy, Universitas Tufts, AS (1993)
6	Menteri Koordinator Pembangunan Manusia dan Kebudayaan	Puan Maharani	Jakarta, 6 September 1973	- Ketua Fraksi PDI-P di DPR - Ilmu Komunikasi, Fisip UI (1997)
7	Menteri Perhubungan	Ignasius Jonan	Singapura, 21 Juni 1963	- Dirut PT KAI (2008-2014) - S-2 International Relations & Affairs Fletcher School of Law & Diplomacy, AS
8	Menteri Kelautan dan Perikanan	Susi Pudjiastuti	Ciamis, Jawa Barat, 15 Januari 1965	- Presdir PT ASI Pudjiastuti Aviation & PT ASI Pudjiastuti Marine Product - SMA N 1 Yogyakarta (tidak selesai)
9	Menteri Pariwisata	Arief Yahya	Banyuwangi, Jawa Timur, 2 April 1961	- Dirut PT Telkom Indonesia (2012-2014) - Master, Telematika, Universitas Surrey, Inggris
10	Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral	Sudirman Said	Brebes, Jawa Tengah, 16 April 1963	- Wakil Presdir PT Petrosea Tbk (2013-2014) - Program Administrasi Bisnis, Universitas George Washington, AS (1990)
11	Menteri Dalam Negeri	Tjahyo Kumolo	Surakarta, Jawa Tengah, 1 Desember 1957	- DPR dari PDI-P (1999-2019) - Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro (1985)
12	Menteri Luar Negeri	Retno Lestari Priansari Marsudi	Semarang, Jawa Tengah, 27 November 1962	- Duta Besar RI untuk Belanda (2012-2014) - Hukum Uni Eropa, De Haagse Hogeschool, Belanda (2000)
13	Menteri Pertahanan dan Keamanan	Ryamizard Ryacudu	Palembang, Sumatra Selatan, 21 April 1950	- Kepala Staf TNI AD (2002-2005) - Sekolah Staf & Komando ABRI (1996)
14	Menteri Hukum dan HAM	Yasonna Hamonangan Laoly	Tapanuli Tengah, Sumatra Utara, 27 Mei 1953	- DPR dari PDI-P (2004-2014) - Ph.D, Universitas North Carolina State, AS (1994)
15	Menteri Komunikasi dan Informatika	Rudiantara	Bogor, Jawa Barat, 3 Mei 1959	- Sekjen Asosiasi Telepon Seluler Indonesia (2008-2014) - IPPM, UI (1998)
16	Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara	Yuddy Chrisnandi	Bandung, Jawa Barat, 29 Mei 1968	- Ketua DPP Hanura (2010-2014) - Program Doktor Ilmu Politik, UI (2004)
17	Menteri Keuangan	Bambang Permadi Soemantri Brodjonegoro	Jakarta, 3 Oktober 1966	- Wamen Keuangan (2013-2014) - Ph.D, Perencanaan Wilayah, Universitas Illinois, AS (1997)
18	Menteri BUMN	Rini Mariani Soemarno	Amerika Serikat, 9 Juni 1958	- Kepala Staf Tim Transisi Jokowi (2014) - Menperindag (2001-2004) - Fakultas Ekonomi, Wellesly College Massachusetts, AS (2014)



No	Jabatan	Nama	TTL	Latar Belakang
19	Menteri Koperasi dan UKM	AA Gede ngurah Puspayoga	Denpasar, Bali, 7 Juli 1965	- Wagub Bali (2008-2013) - Universitas Ngurah Rai (1991)
20	Menteri Perindustrian	Saleh Husin	Rote, NTT, 16 September 1963	- Komisaris & Direktur sejumlah perusahaan besar - Wasek DPP Hanura - Magister Administrasi Publik, Universitas Khrisnadwipayana (2007)
21	Menteri Perdagangan	Rachmat Gobel	Jakarta, 3 September 1962	- Preskom PT Panasonic Gobel Indonesia - Komisaris PT Panasonic Manufacturing Indonesia & PT Indosat Tbk - Doktor (HC) Universitas Takushoku (2002) & Universitas Chuo (2014), Jepang
22	Menteri Pertanian	Amran Sulaiman	Bone, Sulawesi Selatan, 18 Juli 1968	- Dirut PT Grup Tiran - Program Doktor Ilmu Pertanian Unhas
23	Menteri Tenaga Kerja	Muhammad Hanif Dhakiri	Semarang, Jawa Tengah, 6 Juni 1972	- DPR dari PKB (2009-2014) - Master, UI
24	Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat	Basuki Hadimuljono	Surakarta, Jawa Tengah, 5 November 1954	- Dirjen Penataan Ruang, Kemen PU (2013-2014) - Doktor, Philosophy of Civil Engineering, Universitas Colorado, AS
25	Menteri Kehutanan dan Lingkungan Hidup	Siti Nurbaya Bakar	Jakarta, 28 Agustus 1956	- Kabid Otda DPP Nasdem (2013-2014) - Dekom PUSRI (2011-2014) - Doktor dari IPB kolaborasi dengan Universitas Siegen, Jerman (1998)
26	Menteri Agraria dan Tata Ruang	Ferry Mursyidan Baldan	Jakarta, 19 Juni 1961	- Kabid Pemilu Nasdem (2013-2018) - S-1, Fisip Unpad (1988)
27	Menteri Agama	Lukman Hakim Saifuddin	Jakarta, 25 November 1962	- Menteri Agama (2014) - Wakil Ketua MPR (2009-2014) - Fakultas Dakwah, Universitas AS-Syafiyah (1990)
28	Menteri Kesehatan	Nila Djuwita Anfasa Moeloek	Jakarta, 11 April 1949	- Dubes Khusus MDGs era SBY - Guru Besar FK UI - Studi dokter spesialis mata dan program sub-spesialis di International Fellowship di Orbita Centre, Universitas Amsterdam, Belanda & Universitas Kobe, Jepang
29	Menteri Sosial	Khofifah Indar Parawansa	Surabaya, Jawa Timur, 19 Mei 1965	- Ketum PB Muslimat NU (2000-2014) - Meneg Pemberdayaan Perempuan (1999-2001) - Magister Ilmu Politik, UI (1997)
30	Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak	Yohana Susana Yembise	Manokwari, Papua, 1 Oktober 1958	- Diplomat Applied Linguistic TEFL dari Regional English Language Centre, SEAMO Singapura - Ph.D Universitas Newcastle, Australia
31	Menteri Kebudayaan dan Pendidikan Dasar Menengah	Anies Baswedan	Kuningan, Jawa Barat, 7 Mei 1969	- Deputi Tim Transisi Jokowi (2014) - Rektor Universitas Paramadina (2007-2011) - Doktor, Universitas Northern Illinois, AS (1999)
32	Menteri Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi	Muhammad Nasir	Ngawi, Jawa Timur, 27 Juni 1960	- Rektor Undip (2014) - Ph.D Universitas Sains, Malaysia (2004)
33	Menteri Pemuda dan Olahraga	Imam Nahrawi	Bangkalan, Jawa Timur, 8 Juli 1973	- Sekjen PKB (2010-2014) - IAIN Sunan Ampel Surabaya (1997)
34	Menteri Desa dan Pembangunan Daerah Tertinggal	Marwan Jafar	Pati, Jawa Tengah, 12 Maret 1971	- Ketua Fraksi PKB di DPR (2014) - S-2, Fakultas Hukum, Universitas Kebangsaan Malaysia (2012)



▲ Aktivitas bongkar muat pelabuhan batubara

Pemerintah Bangun Pelabuhan Khusus Batubara

Atas dasar untuk mencegah kebocoran penerimaan negara dari sektor minerba (mineral dan batubara), khususnya yang terkait dengan bisnis “emas hitam”, pemerintah bermaksud membangun pelabuhan khusus untuk batubara. Pelabuhan ini merupakan infrastruktur baru atau pengembangan maupun penegasan fungsi dari pelabuhan yang telah

ada, guna melakukan kontrol distribusi hasil tambang tersebut. Wacana ini mengerucut dalam 20th *Coaltrans Asia Expo* di Nusadua, Bali, bulan lalu.

“Rencana pemerintah membangun 14 pelabuhan khusus di Kalimantan dan Sumatera yang akan fokus melayani bongkar muat batubara ini, untuk mengantisipasi kebocoran pendapatan negara dari

pelayanan sektor minerba. Akhir-akhir ini didapati data dan fakta di lapangan, bahwa telah terjadi kecerobohan yang berakibat tak dilaporkannya distribusi 50.000 ton batubara setiap tahun” jelas Direktur Jenderal Mineral & Batubara Kementerian ESDM Sukhyar. Di depan awak media, termasuk Reporter Dermaga yang meliput event tahunan terkait perdagangan, penelitian dan pengembangan teknologi pertambangan batubara yang dihadiri oleh sejumlah pebisnis batubara dari berbagai negara Asia.

Menurut Sukhyar, angka kebocoran hingga 50.000 ton/tahun tersebut diketemukan dari hasil pencocokan data distribusi batubara yang dilaporkan ke Kementerian ESDM dibanding dengan data yang berasal dari konsumen. Akibat dari “penguapan” itu, sangat berpengaruh terhadap penerimaan negara dari sektor pajak.

Beberapa Persyaratan

Lebih jauh dijelaskan bahwa usulan membangun pelabuhan khusus batubara tersebut, telah diusulkan ke Kementerian Perhubungan, yang cukup mengapresiasi niatan itu. Terapi pihak toritas tertinggi kepelabuhanan, mengimbau akan dalam membangun pelabuhan khusus untuk batubara, dipenuhi beberapa persyaratan, antara lain:

1. Harus dekat dengan daerah penghasil batubara, agar tak menimbulkan masalah dalam angkutan darat ke pelabuhan yang berupa kerusakan akses jalan, maupun keresahan masyarakat yang tempat tinggalnya dilalui angkutan batubara menggunakan kendaraan yang umumnya berukuran besar;
2. Pelabuhan yang akan dibangun atau dikembangkan, harus memiliki kelengkapan institusi seperti K e s y a h b a n d a r a n yang akan memiliki kewenangan didalam mengatur pelabuhan serta keselamatan pelayaran dan kapal. Selain itu harus terdapat Kantor Pelayanan Bea Cukai yang akan bertanggungjawab terhadap penerimaan negara dari sektor pajak;

3. Pelabuhan khusus batubara, harus memiliki kelengkapan fasilitas dan peralatan bongkar muat curah kering dengan standar internasional.

“Kami sudah melakukan komunikasi dengan Kementerian Perhubungan sebagai otoritas tertinggi di sektor pelabuhan. Namun rencana ini harus juga lebih dulu didiskusikan dengan Pemerintah Daerah sebagai pemilik wilayah tempat pelabuhan berada. Dari semua hasil komunikasi tersebut, kami optimis tahun 2015 mendatang, rencana itu sudah dapat direalisasikan” jelas Sukhyar pula.

Banjarmasin dan Batulicin

Dijelaskan pula oleh Dirjen Minerba, guna mencegah kebocoran dari sektor mineral dan batubara, akan diterapkan sistem *Minerba One Map Indonesia*, dengan memberlakukan penerapan nomor identitas khusus bagi pemegang ijin usaha pertambangan, yang akan digunakan untuk mencatat pembayaran royalti pajak kepada negara.

Untuk tahun 2014 ini, pemerintah menargetkan penerimaan royalti dari sektor batubara sampai pada kisaran Rp.37,6 triliun. Target tersebut naik dari penerimaan royalti pada tahun 2013 yang tercapai sebesar Rp.24,4 triliun.

Secara terpisah, Direktur Pembinaan dan Pengadaan Batubara Kementerian ESDM Edi Prasodjo mengatakan, pelabuhan khusus batubara yang akan segera dibangun/dikembangkan antara lain di Banjarmasin, Batulicin, Sungai Danau di wilayah kerja Pelindo III



Pembicara 20th Coaltrans Asia Expo ▲

di Pulau Kalimantan Selatan, dan Samarinda di wilayah kerja Pelind IV di Kalimantan Timur. Untuk wilayah Sumatera akan dibangun di pelabuhan-pelabuhan yang berada di Riau, Jambi, Bengkulu, Aceh dan Tanjung Api-api.

“Pada dasarnya, kami tidak akan membuat pelabuhan baru, tetapi akan memanfaatkan pelabuhan yang telah ada, untuk menjadi pelabuhan khusus batubara. Cara ini akan lebih efisien dibanding kalau harus membangun pelabuhan baru dengan investasi yang sangat besar. Alam pelaksanaan operasionalnya nanti, akan dilakukan kerjasama termasuk dalam hal sharing pendapatannya, dengan Badan Usaha Pelabuhan setempat” jelas Edi Prasodjo pula.

Kerjasama Dengan KPK

Meskipun telah terjadi kebocoran pendapatan, tetapi sampai dengan Triwulan III tahun 2014 ini, realisasi penerimaan negara dari royalti sektor minerba mengalami kenaikan 20,1 persen dibanding dengan penerimaan pada periode yang sama tahun lalu. Dirjen ESDM menyatakan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) sektor minerba hingga Agustus 2014 mencapai Rp.22,7 triliun, sementara pada periode yang sama tahun lalu hanya tercatat Rp.18,9 triliun. Jumlah PNBP ini merupakan gabungan penerimaan dari Ijin Usaha Pertambangan (IUP) dan kontrak pertambangan (KP).

“Meskipun baru tercapai 57 persen dari total target PNBP sektor minerba 2014 senilai Rp.39,67 triliun, tetapi capaian itu cukup memuaskan. Guna mencapai target, pemerintah harus mengejar penerimaan negara sebesar Rp.16,97 miliar dalam waktu empat bulan. Selain dengan menggenjot PNBP, kami juga terus menerima pelunasan tunggakan perusahaan pemegang kontrak



▲ Aktivitas bongkar muat pelabuhan batubara

karya (KK) dan Perjanjian Karya Pengusahaan & Pertambangan Batubara (PKP2B). Sampai saat ini kami telah menerima pelunasan dalam valuta asing sebesar US \$.140 juta atau dalam rupiah Rp.177 miliar” jelas Sukhyar.

Dalam kesempatan itu, Sekretaris Dirjen Minerba Paul Lubis mengatakan bahwa yang terkait dengan tunggakan seperti disebutkan Dirjen Minerba, merupakan kewajiban yang seharusnya dituntaskan pada periode 2011-2013. Oleh sebab itu pihak ESDM memberi tenggat waktu pelunasan sampai akhir Oktober lalu.

“Guna mengoptimalkan pendaatan, ESDM bakal mendorong penataan perusahaan pertambangan pemegang IUP yang masih tumpang tindih, hingga berpotensi terjadinya penjualan ilegal di sektor minerba, Karena itu, kami akan melakukan koordinasi dengan Komite Pemberantasan Korupsi (KPK) dalam penindakan terhadap IUP yang belum memiliki status *clear and clear* (C&C). Saat ini IUP yang sudah C&C mencapai 5.969 perusahaan, sedangkan 4.807 IUP tergolong non-C&C. Lewat koordinasi dan supervisi dengan KPK, telah tercatat jumlah SK IUP yang dicabut sebanyak 282 perusahaan” ujar Dirjen Minerba Sukhyar, menakhiri penjelasan kepada Reporter Dermaga. (Nilam)

Selamat & Sukses

Atas Peresmian Gedung Grha Barunawati
10 Nopember 2014

Gedung serba guna yang ramah lingkungan
dengan kapasitas hingga 2.000 orang
Bernuansa post-modern dalam sentuhan
seni Eropa klasik yang membuatnya
menjadi ikon baru Surabaya Utara

Grha Barunawati



Grha Barunawati

AUDITORIUM HALL - CONVENTION HALL - MEETING ROOM - WEDDING

Jl. Laksda M. Natsir 10F, Surabaya

Contact Person: Edy Priyono (Manager) 081 2306 2537



CUSTOMER FOCUS • CARE • INTEGRITY

